A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kibővített negyedik tanács)

2022. március 30.*

„Verseny – Kartellek – A légi árufuvarozás piaca – Az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe, valamint a Közösség és Svájc között létrejött légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző jogsértést megállapító határozat – A légi árufuvarozási szolgáltatások árösszetevőinek (üzemanyagpótdíj, biztonsági pótdíj, a pótdíjak utáni jutalékfizetés) összehangolása – Információcsere – A Bizottság joghatósága – Védelemhez való jog – Fegyveregyenlőség – EUMSZ 266. cikk – Állami kényszer – Egységes és folyamatos jogsértés – A bírság összege – Az eladások értéke – A jogsértés súlya – A jogsértésben való részvétel időtartama – Enyhítő körülmények – Kifejezetten csekély mértékű részvétel – Súlyosító körülmények – Visszaesés – Korlátlan felülvizsgálati jogkör”

A T-324/17. sz. ügyben,

az **SAS Cargo Group A/S** (székhelye: Kastrup [Dánia]),

a **Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden** (székhelye: Stockholm [Svédország]),

az **SAS AB** (székhelye: Stockholm)

(képviselik őket: B. Creve, M. Kofmann, J. Killick és G. Forwood ügyvédek)

felpereseknek

az **Európai Bizottság** (képviselik: A. Dawes és C. Vollrath, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: B. Doherty barrister)

alperes ellen

az elsődlegesen az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodás 8. cikke szerinti eljárásban (AT.39258 – „légi teherszállítás” ügy) 2017. március 17-én hozott C(2017) 1742 final bizottsági határozat felperesekre vonatkozó részében történő megsemmisítése, illetve másodlagosan a velük szemben kiszabott bírság összegének csökkentése iránt az EUMSZ 263. cikk alapján benyújtott kérelme tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített negyedik tanács),

tagjai: H. Kanninen elnök (előadó), J. Schwarcz, C. Iliopoulos, D. Spielmann és I. Reine bírák,

* Az eljárás nyelve: angol.

hivatalvezető: L. Ramette tanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2019. július 11-i tárgyalásra,

meghozta a következő

Ítéletet

I. A jogvita előzményei

1 A felperesek, az SAS Cargo Group A/S (a továbbiakban: SAS Cargo), a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (a továbbiakban: SAS Consortium) és az SAS AB a légi árufuvarozás (a továbbiakban: árufuvarozás) piacán tevékenykednek. Az árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtó SAS Cargo az SAS közvetett kizárólagos tulajdonában lévő leányvállalata. 2001. június 1-jéig az SAS Cargo nem volt elkülönült jogalany, hanem az SAS Consortium kereskedelmi egységének minősült. Az SAS Consortium az SAS tulajdonában van.

2 Az árufuvarozás ágazatában a légitársaságok légi úton biztosítják a rakományok szállítását (a továbbiakban: fuvarozók). A fuvarozók általában árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtanak a szállítmányozóknak, akik szervezik e rakományoknak a feladók nevében történő szállítását. E szállítmányozók ennek ellentételezéseként olyan árat fizetnek a fuvarozók részére, amely egyrészt a kilogrammonként számított és vagy hosszú időszakra (általában egy szezonra, azaz hat hónapra), vagy esetileg megtárgyalt díjakból áll, másrészt pedig különböző, bizonyos költségek fedezésére szolgáló pótdíjakból tevődik össze.

3 Négy típusú fuvarozó különböztethető meg: először is azok, amelyek kizárólag csak teherszállító repülőgépeket üzemeltetnek, másodszor azok, amelyek az utasoknak szánt járataikon a repülőgép poggyászterének egy részét áruk szállítására tartják fenn, harmadszor azok, amelyek egyszerre rendelkeznek teherszállító repülőgépekkel és az utasszállító repülőgépek poggyászterében az árufuvarozásra fenntartott térrel (vegyes légitársaságok), negyedszer pedig az integrátorok, amelyek egyszerre rendelkeznek integrált expressz szállítási szolgáltatásokat és általános árufuvarozási szolgáltatásokat végző teherszállító repülőgépekkel.

4 Mivel a világban egyetlen fuvarozó sem tudta kielégítő gyakorisággal kiszolgálni valamennyi jelentősebb árufuvarozási célpontot, elterjedt a hálózatuk lefedettségének növelésére vagy menetrendjeik javítására irányuló megállapodások megkötése, többek között a fuvarozók közötti szélesebb kereskedelmi szövetségek keretében. A tényállás idején e szövetségek közé tartozott a WOW szövetség, amely a Deutsche Lufthansa AG-t (a továbbiakban: Lufthansa), az SAS Cargót, a Singapore Airlines Cargo Pte Ltd-t (a továbbiakban: SAC) és a Japan Airlines International Co. Ltd-t (a továbbiakban: Japan Airlines) egyesítette.

A. A közigazgatási eljárás

5 2005. december 7-én az Európai Közösségek Bizottságához a kartellügyek esetében a bírságok alóli mentességről és a bírságok csökkentéséről szóló közlemény (HL 2002. C 45., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 155. o.) alapján mentesség iránti kérelem érkezett a Lufthansa és

leányvállalatai, a Lufthansa Cargo AG és a Swiss International Air Lines AG (a továbbiakban: Swiss) részéről. E kérelem szerint intenzív versenyellenes kapcsolatok álltak fenn több fuvarozó között, amelyek többek között a következőkre vonatkoztak:

– az üzemanyagpótdíj *(fuel surcharge*, a továbbiakban: FSC), amelyet állítólag az emelkedő üzemanyagköltségek kezelésére vezettek be;

– a biztonsági pótdíj *(security surcharge*, a továbbiakban: SSC), amelyet állítólag a 2001. szeptember 11-i terrortámadások után bevezetett egyes biztonsági intézkedések költségeinek fedezésére vezettek be.

6 2006. február 14-én és 15-én a Bizottság [az EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikkben] meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet (HL 2003. L 1., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 205. o.) 20. cikke alapján több fuvarozó helyiségeiben bejelentés nélküli helyszíni vizsgálatokat tartott.

7 A helyszíni vizsgálatokat követően több fuvarozó, köztük az SAS Cargo és az SAS Consortium, a fenti 5. pontban hivatkozott 2002. évi közlemény alapján kérelmet nyújtott be.

8 2007. december 19-én a Bizottság, miután több információkérést küldött, kifogásközlést intézett 27 fuvarozóhoz, köztük a felperesekhez (a továbbiakban: kifogásközlés). Jelezte, hogy e fuvarozók megsértették az EUMSZ 101. cikket, az Európai Gazdasági Térségről (EGT) szóló megállapodás 53. cikkét, valamint az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodás (a továbbiakban: EK–Svájc légi közlekedési megállapodás) 8. cikkét, mivel részt vettek egy többek között az FSC-re, az SSC-re és a pótdíjak utáni jutalékfizetés megtagadására (a továbbiakban: jutalékfizetés megtagadása) vonatkozó kartellben.

9 A kifogásközlésre válaszul annak címzettjei írásbeli észrevételeket nyújtottak be.

10 2008. június 30. és július 4. között meghallgatásra került sor.

B. A 2010. november 9-i határozat

11 2010. november 9-én a Bizottság az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és [az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás] 8. cikke alkalmazására vonatkozó eljárásban (COMP/39258 – „légi teherszállítás” ügy) elfogadta a C(2010) 7694 végleges határozatot (a továbbiakban: 2010. november 9-i határozat). E határozat címzettje 21 fuvarozó (a továbbiakban: a 2010. november 9-i határozatban eljárás alá vont fuvarozók), nevezetesen:

– az Air Canada;

– az Air France-KLM (a továbbiakban: AF-KLM);

– a Société Air France (a továbbiakban: AF);

– a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (a továbbiakban: KLM);

– a British Airways plc;

– a Cargolux Airlines International SA (a továbbiakban: Cargolux);

– a Cathay Pacific Airways Ltd (a továbbiakban: CPA);

– a Japan Airlines Corp.;

– a Japan Airlines;

– a Lan Airlines SA;

– a Lan Cargo SA;

– a Lufthansa Cargo;

– a Lufthansa;

– a Swiss;

– a Martinair Holland NV (a továbbiakban: Martinair);

– a Qantas Airways Ltd (a továbbiakban: Qantas);

– az SAS;

– az SAS Cargo;

– az SAS Consortium;

– a SAC;

– a Singapore Airlines Ltd (a továbbiakban: SIA).

12 A kifogásközlés többi címzettjével szemben előzetesen felhozott kifogásokat visszavonták (a továbbiakban: eljárás alá nem vont fuvarozók).

13 A 2010. november 9-i határozat az indokolásában az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző, az EGT és Svájc területére kiterjedő egységes és folyamatos jogsértést ismertetett, amely keretében a 2010. november 9-i határozatban eljárás alá vont fuvarozók összehangolták az árufuvarozási szolgáltatások nyújtása során tanúsított díjszabással kapcsolatos magatartásukat.

14 A 2010. november 9-i határozat rendelkező része a felpereseket érintő részében a következőképpen szólt:

„1. cikk

A következő vállalkozások megsértették az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét azzal, hogy olyan jogsértésben vettek részt, amely egyszerre áll olyan megállapodásokból és összehangolt magatartásokból, amelyekkel összehangolták az [árufuvarozási] szolgáltatásokért fizetendő ár különböző összetevőit az EGT-n belüli repülőterek közötti útvonalakon a következő időszakok tekintetében:

[…]

j) SAS […]: 2001. augusztus 17-től 2006. február 14-ig;

k) [SAS Cargo]: 2001. június 1-jétől 2006. február 14-ig;

l) [SAS Consortium]: 1999. december 13-tól 2003. december 28-ig;

[…]

2. cikk

A következő vállalkozások megsértették az EUMSZ 101. cikket azzal, hogy olyan jogsértésben vettek részt, amely egyszerre áll olyan megállapodásokból és összehangolt magatartásokból, amelyekkel összehangolták az [árufuvarozási] szolgáltatásokért fizetendő ár különböző összetevőit az Európai Unión belüli repülőterek és az EGT-n kívüli repülőterek közötti útvonalakon a következő időszakok tekintetében:

[…]

q) SAS […]: 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig;

r) [SAS Cargo]: 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig;

[…]

3. cikk

A következő vállalkozások megsértették az EGT-Megállapodás 53. cikkét azzal, hogy olyan jogsértésben vettek részt, amely egyszerre áll olyan megállapodásokból és összehangolt magatartásokból, amelyekkel összehangolták az [árufuvarozási] szolgáltatásokért fizetendő ár különböző összetevőit az EGT-Megállapodásban szerződő félnek, de tagállamnak nem minősülő országokban lévő repülőterek és harmadik országokban lévő repülőterek közötti útvonalakon a következő időszakok tekintetében:

[…]

o) SAS […]: 2005. május 19-től 2006. február 14-ig;

p) [SAS Cargo]: 2005. május 19-től 2006. február 14-ig;

[…]

4. cikk

A következő vállalkozások megsértették [az EK–Svájc] légi közlekedési megállapodás 8. cikkét azzal, hogy olyan jogsértésben vettek részt, amely egyszerre áll olyan megállapodásokból és összehangolt magatartásokból, amelyekkel összehangolták az [árufuvarozási] szolgáltatásokért fizetendő ár különböző összetevőit az Európai Unión belüli repülőterek és a Svájcban lévő repülőterek közötti útvonalakon a következő időszakok tekintetében:

[…]

j) SAS […]: 2002. június 1-jétől 2006. február 14-ig;

k) [SAS Cargo]: 2002. június 1-jétől 2006. február 14-ig;

l) [SAS Consortium]: 2002. június 1-jétől 2003. december 28-ig.

[…]

5. cikk

[A 2010. november 9-i határozat] 1–4. cikkében említett jogsértések tekintetében a következő bírságok kerülnek kiszabásra:

[…]

o) [SAS Consortium]: 5 535 000 EUR;

p) [SAS Cargo] és [SAS Consortium] együttesen és egyetemlegesen: 4 254 250 EUR;

q) [a felperesek] együttesen és egyetemlegesen: 5 265 750 EUR;

r) [SAS Cargo] és SAS […] együttesen és egyetemlegesen: 32 984 250 EUR;

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

[…]

6. cikk

Az 1–4. cikkben említett vállalkozások haladéktalanul megszüntetik az említett cikkekben megállapított jogsértéseket, amennyiben ezt még nem tették meg.

A jövőben tartózkodnak az 1–4. cikkben említett bármilyen cselekménytől vagy magatartástól, valamint bármilyen olyan cselekménytől vagy magatartástól, amelynek azonos vagy hasonló célja vagy hatása van.”

C. A 2010. november 9-i határozattal szemben a Törvényszékhez benyújtott kereset

15 A Törvényszék Hivatalához 2011. január 25-én benyújtott keresetlevelükkel a felperesek keresetet indítottak a 2010. november 9-i határozat őket érintő részében történő megsemmisítése, valamint másodlagosan a velük szemben kiszabott bírságok összegének csökkentése iránt. A 2010. november 9-i határozatban eljárás alá vont többi fuvarozó a Qantas kivételével szintén keresetet indított a Törvényszék előtt e határozattal szemben.

16 A 2015. december 16-i Air Canada kontra Bizottság ítéletben (T-9/11, nem tették közzé, EU:T:2015:994), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij kontra Bizottság ítéletben (T-28/11, nem tették közzé, EU:T:2015:995), Japan Airlines kontra Bizottság ítéletben (T-36/11, nem tették közzé, EU:T:2015:992), Cathay Pacific Airways kontra Bizottság ítéletben (T-38/11, nem tették közzé, EU:T:2015:985), Cargolux Airlines kontra Bizottság ítéletben (T-39/11, nem tették közzé, EU:T:2015:991), Latam Airlines Group és Lan Cargo kontra Bizottság ítéletben (T-40/11, nem tették közzé, EU:T:2015:986), Singapore Airlines és Singapore Airlines Cargo Pte kontra Bizottság ítéletben (T-43/11, nem tették közzé, EU:T:2015:989), Deutsche Lufthansa és társai kontra Bizottság ítéletben (T-46/11, nem tették közzé, EU:T:2015:987), British Airways kontra Bizottság ítéletben (T-48/11, nem tették közzé, EU:T:2015:988), SAS Cargo Group és társai kontra Bizottság ítéletben (T-56/11, nem tették közzé, EU:T:2015:990), Air France-KLM kontra Bizottság ítéletben (T-62/11, nem tették közzé, EU:T:2015:996), Air France kontra Bizottság ítéletben (T-63/11, nem tették közzé, EU:T:2015:993) és Martinair Holland kontra Bizottság ítéletben (T-67/11, EU:T:2015:984) a Törvényszék részben vagy egészben megsemmisítette a 2010. november 9-i határozatot, amennyiben az az Air Canadát, a KLM-et, a Japan Airlinest és a Japan Airlines Corp.-t, a CPA-t, a Cargoluxot, a Latam Airlines Group SA-t (korábban Lan Airlines) és a Lan Cargót, a SAC-ot és a SIA-t, a Lufthansát, a Lufthansa Cargót és a Swisst, a British Airwayst, a felpereseket, az AF-KLM-et, az AF-et és a Martinairt érintette. A Törvényszék úgy ítélte meg, hogy e határozat indokolása hibás.

17 E tekintetben a Törvényszék elsősorban megállapította, hogy a 2010. november 9-i határozat indokolása és rendelkező része között ellentmondások vannak. E határozat indokolása a kartell által lefedett valamennyi útvonalra vonatkozó egyetlen egységes és folyamatos jogsértést ismertetett, amelyben a 2010. november 9-i határozatban eljárás alá vont fuvarozók részt vettek. Ezzel szemben az említett határozat rendelkező része vagy négy különböző egységes és folyamatos jogsértést, vagy csak egyetlen egységes és folyamatos jogsértést jelölt meg, amelyekért csak azoknak a fuvarozóknak tudható be a felelősség, amelyek az ugyanezen határozat 1–4. cikkében említett útvonalakon közvetlenül részt vettek az egyes cikkek által érintett jogsértő magatartásokban, vagy tudomásuk volt az ezen útvonalakra vonatkozó összejátszásról, amelynek kockázatát elfogadták. Márpedig a szóban forgó határozat rendelkező része e két értelmezésének egyike sem felelt meg e határozat indokolásának.

18 A Törvényszék a 2010. november 9-i határozat indokolásával összeegyeztethetetlenként elutasította e határozat rendelkező részének a Bizottság által javasolt alternatív értelmezését is, amely szerint az eljárás alá vont egyes fuvarozók említésének elmaradása a 2010. november 9-i határozat 1., 3. és 4. cikkében azzal magyarázható – anélkül, hogy meg kellene állapítani, hogy e cikkek különböző egységes és folyamatos jogsértéseket állapítanak meg –, hogy az említett fuvarozók nem biztosították az e rendelkezések hatálya alá tartozó útvonalakat.

19 Másodsorban a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a 2010. november 9-i határozat indokolása jelentős belső ellentmondásokat tartalmaz.

20 Harmadsorban, miután megállapította, hogy a 2010. november 9-i határozat rendelkező része két lehetséges értelmezésének egyike sem felel meg a határozat indokolásának, a Törvényszék megvizsgálta, hogy e két lehetséges értelmezés legalább egyikének keretében az említett határozat belső ellentmondásai sérthetik-e a felperesek védelemhez való jogát, és akadályozhatják-e a Törvényszéket felülvizsgálati jogköre gyakorlásában. Az első értelmezést illetően, amely szerint a Bizottság négy elkülönülő egységes és folyamatos jogsértés fennállását állapította meg, a Törvényszék először is úgy ítélte meg, hogy a felperesek nem voltak abban a helyzetben, hogy megérthessék, hogy az indokolásban kifejtett, az egységes és folyamatos jogsértés fennállására vonatkozó bizonyítékok mennyiben alkalmasak a rendelkező részben megállapított négy elkülönülő jogsértés fennállásának bizonyítására, és így nem voltak abban a helyzetben sem, hogy vitathassák e bizonyítékok elégséges jellegét. Másodszor, a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a felperesek számára lehetetlen annak a logikának a megértése, amely a Bizottságot arra vezette, hogy őket valamely jogsértés miatt felelősnek tekintse, a 2010. november 9-i határozat egyes cikkei által meghatározott területen belül nem biztosított útvonalak tekintetében is.

D. A megtámadott határozat

21 2016. május 20-án a Törvényszék által kimondott megsemmisítést követően a Bizottság levelet küldött a 2010. november 9-i határozatban eljárás alá vont, e határozattal szemben a Törvényszék előtt keresetet indító fuvarozóknak, amelyben tájékoztatta őket arról, hogy a Versenypolitikai Főigazgatósága új határozat elfogadását szándékozik javasolni a részére, amely megállapítja, hogy részt vettek az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértésben, az e határozatban hivatkozott valamennyi útvonalon.

22 A Bizottság fenti 21. pontban említett levelének címzettjeit felhívták arra, hogy egy hónapon belül fejtsék ki álláspontjukat a Bizottság Versenypolitikai Főigazgatóságának javaslatáról. Valamennyien – beleértve a felpereseket is – éltek ezzel a lehetőséggel.

23 2017. március 17-én a Bizottság az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és [az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás] 8. cikke alkalmazására vonatkozó eljárásban (AT.39258 – „légi teherszállítás” ügy) elfogadta a C(2017) 1742 final határozatot (a továbbiakban: megtámadott határozat). E határozat címzettje 19 fuvarozó (a továbbiakban: eljárás alá vont fuvarozók), nevezetesen:

– az Air Canada;

– az AF-KLM;

– az AF;

– a KLM;

– a British Airways;

– a Cargolux;

– a CPA;

– a Japan Airlines;

– a Latam Airlines Group;

– a Lan Cargo;

– a Lufthansa Cargo;

– a Lufthansa;

– a Swiss;

– a Martinair;

– az SAS;

– az SAS Cargo;

– az SAS Consortium;

– a SAC;

– a SIA.

24 A megtámadott határozat nem emel kifogást a kifogásközlés többi címzettjével szemben.

25 A megtámadott határozat az indokolásában az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértést ír le, amely keretében az eljárás alá vont fuvarozók összehangolták az árufuvarozási szolgáltatások nyújtása során tanúsított díjszabással kapcsolatos magatartásukat az egész világon, az FSC, az SSC és a pótdíjak utáni jutalékfizetés révén.

26 Elsősorban a megtámadott határozat 4.1 pontjában a Bizottság ismertette „[a] kartell alapelveit és szerkezetét”. E határozat (107) és (108) preambulumbekezdésében a Bizottság jelezte, hogy a vizsgálat egy, a versenytársak között hosszú ideig fenntartott kétoldalú és többoldalú kapcsolatok hálózatán alapuló világszintű kartellt tárt fel azon magatartást illetően, amelyet a versenytársak elhatároztak, elterveztek vagy el szándékoztak fogadni az árufuvarozási szolgáltatások árának különböző elemeivel, azaz az FSC-vel, az SSC-vel és a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatban. Hangsúlyozta, hogy e kapcsolati hálózat közös célja a versenytársak díjszabással kapcsolatos magatartásának összehangolása vagy az árpolitikájukkal kapcsolatos bizonytalanság csökkentése volt (a továbbiakban: vitatott kartell).

27 A megtámadott határozat (109) preambulumbekezdése szerint az FSC összehangolt alkalmazásának célja annak biztosítása volt, hogy a fuvarozók az egész világon minden érintett szállítmány esetében kilogrammonkénti átalánypótdíjat alkalmazzanak. Az FSC alkalmazásának összehangolására és nyomon követésére a fuvarozók között – főként kétoldalú – kapcsolatok bonyolult hálózata jött létre, azzal, hogy a Bizottság szerint az alkalmazás pontos időpontját gyakran helyi szinten határozták meg, és általában a fő helyi fuvarozó végezte az irányítást, a többiek pedig követték. Ezt az összehangolt megközelítést az SSC-re is kiterjesztették, csakúgy mint a jutalékfizetés megtagadására, így ez utóbbiak a fuvarozók nettó bevételévé váltak, és további ösztönző intézkedést képeztek a pótdíjakkal kapcsolatos összehangolás folytatása tekintetében.

28 A megtámadott határozat (110) preambulumbekezdése szerint több fuvarozó székhelyének felső vezetése vagy közvetlenül részt vett a versenytársakkal való kapcsolatokban, vagy rendszeresen tájékoztatták őket azokról. A pótdíjak esetében a székhely felelős munkavállalói kölcsönös kapcsolatban álltak egymással, amikor a pótdíj mértékének változása várható volt. A jutalékfizetés megtagadását a központi ügyvezetés szintjén tartott kapcsolatok során több alkalommal is megerősítették. Gyakori kapcsolattartásra került sor helyi szinten is azzal a céllal, hogy egyrészt jobban végrehajtsák a központi vezetés által adott utasításokat, és azokat a helyi piaci feltételekhez igazítsák, másrészt pedig, hogy összehangolják és végrehajtsák a helyi kezdeményezéseket. Ez utóbbi esetben a fuvarozók székhelye általában engedélyezte a javasolt fellépést, vagy tájékoztatták arról.

29 A megtámadott határozat (111) preambulumbekezdése szerint a fuvarozók kétoldalúan vagy kis csoportokban, illetve bizonyos esetekben nagy multilaterális fórumokon vették fel a kapcsolatot egymással. A fuvarozók képviselőinek helyi szervezeteit – többek között Hongkongban és Svájcban – a hozam javítására irányuló intézkedések megtárgyalására és a pótdíjak összehangolására használták. Az olyan szövetségek, mint a WOW szövetség találkozóit szintén kihasználták ilyen célokra.

30 Másodsorban, a megtámadott határozat 4.3, 4.4 és 4.5 pontjában a Bizottság ismertette az FSC-re, az SSC-re, illetve a jutalékfizetés megtagadására vonatkozó kapcsolatokat (a továbbiakban: vitatott kapcsolatok).

31 Így először is a megtámadott határozat (118)–(120) preambulumbekezdésében a Bizottság a következőképpen foglalta össze az FSC-vel összefüggő kapcsolatokat:

> „(118) 1999 végén/2000 elején több légitársaság részvételével kétoldalú kapcsolati hálózatot hoztak létre, amely lehetővé tette a vállalkozások intézkedéseivel kapcsolatos információk résztvevők általi megosztását a hálózat valamennyi tagja között. A fuvarozók rendszeresen kapcsolatot tartottak egymással, hogy megvitassák az FSC-vel kapcsolatban felmerülő kérdéseket, beleértve a mechanizmus módosításait, az FSC szintjének változásait, a mechanizmus következetes alkalmazását, és azokat a helyzeteket, amikor egyes légitársaságok nem követték a rendszert.
>
> (119) Az FSC helyi szintű megvalósítása során gyakran alkalmaztak olyan rendszert, amelyben a bizonyos útvonalakon vagy bizonyos országokban domináns légitársaságok jelentették be először a változást, majd őket követték a többiek […]
>
> (120) Az FSC-vel kapcsolatos versenyellenes összehangolás elsődlegesen négy összefüggésben zajlott: az FSC 2000 elején történt bevezetésével, [a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA)] által előírt mechanizmus megszüntetését követően egy FSC-mechanizmus újbóli bevezetésével, (az FSC maximális szintjét növelő) új küszöbök bevezetésével, és különösen azon időponttal összefüggésben, amikor az üzemanyagindexek elérték azt a küszöböt, amely kiváltja az FSC növelését vagy csökkentését.”

32 Másodszor a megtámadott határozat (579) preambulumbekezdésében a Bizottság a következőképpen foglalta össze az SSC-vel kapcsolatos kapcsolatfelvételeket:

> „Több [eljárás alá vont fuvarozó] megvitatta többek között azt a szándékát, hogy SSC-t vezessenek be […] Ezenfelül megvitatták a pótdíj összegét és a bevezetés ütemezését is. Az [eljárás alá vont fuvarozók] ezenkívül megosztották az ügyfeleiknek nyújtandó indokolásra vonatkozó

elképzeléseket. Az SSC végrehajtására vonatkozó eseti kapcsolatfelvételekre a 2002 és 2006 közötti teljes időszakban sor került. A jogellenes összehangolás mind a központi vezetés szintjén, mind pedig helyi szinten zajlott."

33 Harmadszor, a megtámadott határozat (676) preambulumbekezdésében a Bizottság megjegyezte, hogy az eljárás alá vont fuvarozók „továbbra is megtagadták a pótdíjak utáni jutalékfizetést, és számos kapcsolatfelvétel alkalmával kölcsönösen megerősítették az e területre vonatkozó szándékukat".

34 Harmadsorban, a megtámadott határozat 4.6 pontjában a Bizottság értékelte a vitatott kapcsolatokat. A felperesek terhére megállapított kapcsolatok értékelése e határozat (790)–(792) preambulumbekezdésében szerepel.

35 Negyedsorban, a megtámadott határozat 5. pontjában a Bizottság az EUMSZ 101. cikket alkalmazta a jelen ügy tényállására, és e határozat 1289. lábjegyzetében leszögezte, hogy az elfogadott megfontolások az EGT-Megállapodás 53. cikkére és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkére vonatkozóan is érvényesek. Így először is az említett határozat (846) preambulumbekezdésében megállapította, hogy az eljárás alá vont fuvarozók összehangolták magatartásukat, vagy befolyásolták a díjszabást, ami az FSC-vel, az SSC-vel és a pótdíjak utáni jutalékfizetéssel „összefüggésben végső soron árrögzítéssel járt". Ugyanezen határozat (861) preambulumbekezdésében a Bizottság ismertette „az árufuvarozási szolgáltatások díjszabási gyakorlata összehangolásának általános rendszerét", amelynek vizsgálata során „olyan összetett jogsértés[re derült fény], amely olyan különböző cselekményekből áll, amelyek megállapodásnak vagy összehangolt magatartásnak minősíthetők, amelyek keretében a versenytársak tudatosan az egymás közötti gyakorlati együttműködéssel helyettesítették a verseny kockázatait".

36 Másodszor a megtámadott határozat (869) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy „a szóban forgó magatartás az EUMSZ 101. cikkbe ütköző egységes és folyamatos jogsértésnek minősül". A Bizottság megállapította, hogy a szóban forgó megállapodások egységes versenyellenes célt követtek: az EGT-n belüli árufuvarozási ágazatban a verseny akadályozását, akkor is, ha az összehangolás helyi szinten történt, és helyi eltéréseknek volt kitéve (a (872)–(876) preambulumbekezdés), és „[e]gyetlen termékre/szolgáltatásra" vonatkozott, nevezetesen „az […] árufuvarozási szolgáltatások nyújtására és azok díjszabására" (a (877) preambulumbekezdés), ugyanazokat a vállalkozásokat érintette (a (878) preambulumbekezdés), egységes jellegű volt (a (879) preambulumbekezdés), és három összetevőre vonatkozott, nevezetesen az FSC-re, az SSC-re és a jutalékfizetés megtagadására, amelyeket „gyakran közösen vitattak meg a versenytársakkal való ugyanazon kapcsolat során" (a (880) preambulumbekezdés).

37 A megtámadott határozat (882) preambulumbekezdésében a Bizottság hozzátette, hogy a felperesek az egységes jogsértés három összetevője közül kettőben, vagyis az FSC-ben és az SSC-ben vettek részt, azonban „tekintettel a jogsértés többi elemében való részvételükre, észszerűen előre láthatták a felek közötti, a pótdíjak utáni jutalékfizetésre vonatkozó, kapcsolódó tárgykörre vonatkozó információcserét, és készek voltak vállalni ennek kockázatát".

38 Harmadszor a megtámadott határozat (884) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította a szóban forgó jogsértés folyamatos jellegét.

39 Negyedszer, a megtámadott határozat (885)–(890) preambulumbekezdésében a Bizottság megvizsgálta a harmadik országokban történt kapcsolatfelvételek és az azon útvonalakra vonatkozó kapcsolatok relevanciáját, amelyeket a fuvarozók soha nem szolgáltak ki, vagy amelyeket jogszerűen nem szolgálhattak ki. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vitatott kartell világszintű jellegére tekintettel e kapcsolatok relevánsak az egységes és folyamatos jogsértés fennállásának megállapítása szempontjából. Közelebbről egyrészt rámutatott arra, hogy a pótdíjak általánosan alkalmazandó intézkedések, amelyek nem egy útvonalra jellemzőek, hanem céljuk az, hogy azokat világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák, beleértve az EGT-ből és Svájcból induló és oda érkező útvonalakat is. Jelezte, hogy a jutalékfizetés megtagadása szintén általános jellegű. Másrészt úgy ítélte meg, hogy semmilyen leküzdhetetlen akadály nem akadályozza meg a fuvarozókat abban, hogy olyan útvonalakon nyújtsanak árufuvarozási szolgáltatásokat, amelyeket soha nem szolgáltak ki, vagy amelyeket jogszerűen nem szolgálhattak ki, különösen azon megállapodások révén, amelyeket egymással tudtak megkötni.

40 Ötödször, a megtámadott határozat (903) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy a vitatott magatartás célja a verseny korlátozása volt „legalább az [Unión], az EGT-n és Svájcon belül”. E határozat (917) preambulumbekezdésében a Bizottság lényegében hozzáfűzte, hogy ennélfogva nem szükséges figyelembe venni e magatartás „konkrét hatásait”.

41 Hatodszor, a megtámadott határozat (922)–(971) preambulumbekezdésében a Bizottság a WOW szövetséggel foglalkozott. E határozat (971) preambulumbekezdésében a következőket állapította meg:

„A WOW szövetségi megállapodás tartalmát és annak végrehajtását figyelembe véve a Bizottság úgy véli, hogy a pótdíjaknak a WOW [szövetség] tagjai közötti összehangolása a szövetség jogszerű keretein kívül történt, ami nem igazolja azt. A tagoknak valójában tudomásuk volt az ilyen összehangolás jogellenességéről. Tisztában voltak azzal is, hogy a pótdíjak összehangolásában több olyan [fuvarozó] is részt vesz, amely nem tagja a WOW [szövetségnek]. A Bizottság ezért úgy véli, hogy a WOW [szövetség] tagjai közötti kapcsolatokra vonatkozó bizonyítékok […] bizonyítják az EUMSZ 101. cikk megsértésében való részvételüket az e határozatban leírtak szerint.”

42 Hetedszer, a megtámadott határozat (972)–(1021) preambulumbekezdésében a Bizottság hét harmadik ország szabályozását vizsgálta, amelyről az eljárás alá vont több fuvarozó azt állította, hogy arra kötelezte őket, hogy a pótdíjakkal kapcsolatban összejátszanak, és ezáltal akadályozzák a vonatkozó versenyszabályok alkalmazását. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy e fuvarozók nem bizonyították, hogy az említett harmadik országok kényszere alatt jártak el.

43 Nyolcadszor, a megtámadott határozat (1024)–(1035) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy az egységes és folyamatos jogsértés alkalmas arra, hogy érzékelhetően érintse a tagállamok közötti, az EGT-Megállapodás szerződő felei közötti és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodásban részes felek közötti kereskedelmet.

44 Kilencedszer a Bizottság megvizsgálta a jelen ügyben a versenyszabályok megsértésének megállapítására és szankcionálására vonatkozó területi és időbeli joghatóságának korlátait. Egyrészt a megtámadott határozat (822)–(832) preambulumbekezdésében, „A Bizottság joghatósága” cím alatt a Bizottság lényegében úgy döntött, hogy nem alkalmazza először is az EUMSZ 101. cikket a 2004. május 1. előtti, az Európai Unión belüli és az EGT-n kívüli repülőterek közötti útvonalakra (a továbbiakban: Unió–harmadik ország útvonalak) vonatkozó megállapodásokra és magatartásokra, másodszor, az EGT-Megállapodás 53. cikkét a 2005. május

19. előtti, Unió–harmadik ország útvonalakra, valamint az EGT-Megállapodásban részes, de nem uniós tagországokban található repülőterek és harmadik országokban található repülőterek közötti útvonalakra (a továbbiakban: az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalak, illetve az Unió–harmadik ország útvonalakkal együtt: EGT–harmadik ország útvonalak) vonatkozó megállapodásokra és magatartásokra, és végül az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkét a 2002. június 1. előtti, az Unión belüli repülőterek és a svájci repülőterek közötti útvonalakra (a továbbiakban: Unió–Svájc útvonalak) vonatkozó megállapodásokra és magatartásokra. Azt is kifejtette, hogy a megtámadott határozat „egyáltalán nem kíván arra utalni, hogy a Svájc [és] harmadik országok [közötti] árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatban bármilyen módon megsértették [az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás] 8. cikkét”.

45 Másrészt a megtámadott határozat (1036)–(1046) preambulumbekezdésében „Az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikkének alkalmazhatósága a bejövő útvonalakra” cím alatt a Bizottság elutasította az eljárás alá vont különböző fuvarozók azon érveit, amelyek szerint a Bizottság túllépte a joghatóságának határait a nemzetközi közjog szabályaira tekintettel, amikor megállapította és szankcionálta e két rendelkezés megsértését a harmadik országokból induló és az EGT-be érkező útvonalak vonatkozásában (a továbbiakban: bejövő útvonalak, illetve az ezen útvonalakon nyújtott árufuvarozási szolgáltatások a továbbiakban: bejövő árufuvarozási szolgáltatások). Közelebbről e határozat (1042) preambulumbekezdésében a következőképpen emlékeztetett az általa alkalmazandónak tartott kritériumokra:

„Ami az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikkének extraterritoriális alkalmazását illeti, e rendelkezések alkalmazandók azokra a megállapodásokra, amelyeket az [Unión] belül hajtanak végre (végrehajtási elmélet), vagy amelyek azonnali, jelentős és előre látható hatásokat fejtenek ki az [Unión] belül (hatáselmélet).”

46 A megtámadott határozat (1043)–(1046) preambulumbekezdésében a Bizottság a szóban forgó kritériumokat a jelen ügy tényállására alkalmazta:

„(1043) A [bejövő] árufuvarozási szolgáltatások esetében az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke alkalmazandó, mivel magát a szolgáltatást, amely az árrögzítési jogsértés tárgyát képezi, az EGT-n belül kell nyújtani, és azt részben valóban az EGT területén nyújtják. Ráadásul számos olyan kapcsolatfelvételre került sor az EGT-n belül – vagy érintett az EGT-ben található résztvevőket –, amelyek révén a címzettek összehangolták a pótdíjakat és a jutalékfizetés megtagadását.

(1044) […] a [vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló 139/2004/EK tanácsi rendelet szerinti egységes jogalkalmazásról szóló bizottsági közleményben {helyesen: tanácsi rendelet szerinti hatáskörről szóló, egységes szerkezetbe foglalt bizottsági közlemény} (HL 2008. C 95., 1. o.)] hivatkozott példa itt nem releváns. [Az említett] közlemény a forgalom vállalkozások közötti földrajzi megoszlására vonatkozik annak meghatározása érdekében, hogy elérték-e a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet [(HL 2004. L 24., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 40. o.; helyesbítés: HL 2022. L 103., 18. o.)] 1. cikkében meghatározott forgalomküszöböket.

(1045) Továbbá a harmadik országokban tanúsított, az Unióba és az EGT-be irányuló […] árufuvarozással kapcsolatos versenyellenes magatartások azonnali, jelentős és előre látható hatásokkal járhatnak az Unión és az EGT-n belül, mivel az EGT-be irányuló légi közlekedés megnövekedett költségei és ezáltal az importált áruk magasabb árai

természetüknél fogva hatással lehetnek az EGT-n belüli fogyasztókra. A jelen ügyben a [bejövő] árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtó fuvarozók közötti versenyt megszüntető versenyellenes magatartások alkalmasak voltak arra, hogy ilyen hatást gyakoroljanak az EGT-n belül más fuvarozók által biztosított olyan [árufuvarozási] szolgáltatások nyújtására is, amelyekre a harmadik országok fuvarozói által használt EGT-beli elosztópontok (»hubs«) és az e szállítmányok célállomásaként szereplő azon EGT-beli repülőterek között került sor, amelyeket a harmadik országbeli fuvarozó nem szolgál ki.

(1046) Végül hangsúlyozni kell, hogy a Bizottság egy világszintű kartellt fedezett fel. A kartellt világszinten hajtották végre, és a kartellnek a bejövő útvonalakra vonatkozó megállapodásai az EUMSZ 101. cikkbe és az EGT-Megállapodás 53. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértés szerves részét képezték. A kartell megállapodásait számos esetben központi szinten szervezték meg, a helyi személyzet pedig csak alkalmazta azokat. A pótdíjak világszintű egységes alkalmazása a kartell kulcsfontosságú eleme volt.”

47 Ötödsorban, a megtámadott határozat (1146) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy a vitatott kartell 1999. december 7-én kezdődött, és 2006. február 14-ig tartott. Ugyanebben a preambulumbekezdésben kifejtette, hogy e kartell megsértette:

– az EUMSZ 101. cikket az Unión belüli repülőterek közötti légi közlekedés tekintetében 1999. december 7. és 2006. február 14. között;

– az EUMSZ 101. cikket az Unió–harmadik ország útvonalakon zajló légi közlekedés tekintetében 2004. május 1. és 2006. február 14. között;

– az EGT-Megállapodás 53. cikkét az EGT-n belüli repülőterek közötti légi közlekedés (a továbbiakban: EGT-n belüli útvonalak) tekintetében 1999. december 7. és 2006. február 14. között;

– az EGT-Megállapodás 53. cikkét az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon zajló légi közlekedés tekintetében 2005. május 19. és 2006. február 14. között;

– az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkét az Unió–Svájc útvonalakon zajló légi közlekedés tekintetében 2002. június 1. és 2006. február 14. között.

48 A felpereseket illetően a Bizottság megállapította, hogy a jogsértés 1999. december 13-tól 2006. február 14-ig tartott.

49 Hatodsorban a megtámadott határozat 8. pontjában a Bizottság a meghozandó korrekciós intézkedésekre és a kiszabandó bírságokra összpontosított.

50 Ami közelebbről a bírságok összegének meghatározását illeti, a Bizottság jelezte, hogy figyelembe vette az egységes és folyamatos jogsértés súlyát és időtartamát, valamint az esetleges súlyosító vagy enyhítő körülményeket. E tekintetben az 1/2003 rendelet 23. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján kiszabott bírságok megállapításáról szóló iránymutatásra (HL 2006. C 210., 2. o.; a továbbiakban: 2006. évi iránymutatás) hivatkozott.

51 A megtámadott határozat (1184) és (1185) preambulumbekezdésében a Bizottság jelezte, hogy a bírság alapösszege a vállalkozás eladásai értékének akár 30%-át is elérheti; ezt a jogsértés súlya alapján kell meghatározni, és meg kell szorozni a vállalkozás jogsértésben való részvétele éveinek számával, amelyhez hozzáadódik az eladások értékének 15 és 25%-a közötti kiegészítő összeg (a továbbiakban: kiegészítő összeg).

52 A megtámadott határozat (1197) preambulumbekezdésében a Bizottság úgy határozta meg az eladások értékét, hogy a 2005. évre, amely az egységes és folyamatos jogsértés vége előtti utolsó teljes év volt, összeadta az EGT-n belüli útvonalakon, az Unió–harmadik ország útvonalakon, az Unió–Svájc útvonalakon, valamint az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon mindkét irányban közlekedő járatokhoz kapcsolódó forgalmat. Figyelembe vette továbbá az új tagállamoknak az Unióhoz való 2004. évi csatlakozását is.

53 A megtámadott határozat (1198)–(1212) preambulumbekezdésében a Bizottság a jogsértés jellegét (horizontális árrögzítő megállapodások), az eljárás alá vont fuvarozók együttes piaci részesedését (34% világszinten, és legalább ugyanennyi az EGT-n belüli útvonalakon és az EGT–harmadik ország útvonalakon), a vitatott kartell földrajzi kiterjedését (világszintű) és tényleges megvalósítását figyelembe véve a súlyossági együtthatót 16%-ban állapította meg.

54 A megtámadott határozat (1214)–(1217) preambulumbekezdésében a Bizottság a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének időtartamát az érintett útvonalak szerint a következőképpen határozta meg:

– az EGT-n belüli útvonalakat illetően az SAS, az SAS Cargo és az SAS Consortium vonatkozásában ugyanebben a sorrendben: 2001. augusztus 17-től 2006. február 14-ig, 2001. június 1-jétől 2006. február 14-ig, illetve 1999. december 13-tól 2003. december 28-ig, vagyis évek és hónapok számában kifejezve négy év öt hónap, négy év nyolc hónap, illetve négy év, ami alapján a szorzótényező 4 és 5/12, 4 és 8/12, illetve 4;

– az Unió–harmadik ország útvonalakat illetően az SAS és az SAS Cargo vonatkozásában: 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig, vagyis évek és hónapok számában kifejezve egy év kilenc hónap, ami alapján a szorzótényező 1 és 9/12;

– az Unió–Svájc útvonalakat illetően az SAS, az SAS Cargo és az SAS Consortium vonatkozásában ugyanebben a sorrendben: 2002. június 1-jétől 2006. február 14-ig, 2002. június 1-jétől 2006. február 14-ig, illetve 2002. június 1-jétől 2003. december 28-ig, vagyis évek és hónapok számában kifejezve három év nyolc hónap, három év nyolc hónap, illetve egy év hat hónap, ami alapján a szorzótényező 3 és 8/12, 3 és 8/12, illetve 1 és 6/12;

– az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakat illetően az SAS és az SAS Cargo vonatkozásában: 2005. május 19-től 2006. február 14-ig, vagyis hónapok számában kifejezve nyolc hónap, ami alapján a szorzótényező 8/12.

55 A megtámadott határozat (1219) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy az ügy sajátos körülményeire és a fenti 53. pontban kifejtett kritériumokra tekintettel az eladások értéke 16%-ának megfelelő kiegészítő összeget kell alkalmazni. E határozat (1221), (1223) és (1227)–(1229) preambulumbekezdésében a Bizottság pontosította, hogy e kiegészítő összeget fel kell osztani az SAS, az SAS Cargo és az SAS Consortium között oly módon, hogy az tükrözze e jogalanyok egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének időtartamát.

56 Következésképpen a megtámadott határozat (1240)–(1242) preambulumbekezdésében az SAS, az SAS Cargo és az SAS Consortium tekintetében 106 000 000 euróra, 108 000 000 euróra, illetve 14 000 000 euróra becsült alapösszeget 60 000 000 euróban, 61 000 000 euróban, illetve 14 000 000 euróban határozták meg, miután a 2006. évi iránymutatás 37. pontján alapuló 50%-os csökkentést alkalmaztak (a továbbiakban: általános 50%-os csökkentés), amely ahhoz kapcsolódott, hogy a bejövő útvonalakra és az EGT-ből induló, harmadik országok felé irányuló útvonalakra (a továbbiakban: kimenő útvonalak) vonatkozó szolgáltatások egy részét az EGT-Megállapodás hatálya alá tartozó területen kívül nyújtották, és így a kár egy része az említett területen kívül keletkezhetett.

57 A megtámadott határozat (1243)–(1245) preambulumbekezdésében a Bizottság a 2006. évi iránymutatás 28. pontja alapján az SAS Cargóval és az SAS Consortiummal szemben visszaesés miatt a bírság alapösszegének 50%-os emelését írta elő.

58 A megtámadott határozat (1258) és (1259) preambulumbekezdésében a Bizottság a 2006. évi iránymutatás 29. pontja alapján, az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételükön alapuló enyhítő körülmény címén a felperesek esetében a bírság alapösszegét 10%-kal csökkentette.

59 A megtámadott határozat (1264) és (1265) preambulumbekezdésében a Bizottság a 2006. évi iránymutatás 29. pontja alapján az eljárás alá vont fuvarozók vonatkozásában a bírság alapösszegét további 15%-kal csökkentette (a továbbiakban: 15%-os általános csökkentés) azzal az indokkal, hogy bizonyos szabályozási rendszerek ösztönözték a vitatott kartellt.

60 Ezzel szemben a megtámadott határozat (1268) és (1271) preambulumbekezdésében a Bizottság elutasította a felperesek azon érvét, hogy a felperesek a versenyszabályok megsértésének megállapítására vonatkozó bizottsági joghatóság határait illetően jogos bizalmat alapíthattak a dán versenyhatóság egy 2002. évi határozatára.

61 Ennek megfelelően a Bizottság a megtámadott határozat (1293) preambulumbekezdésében az SAS, az SAS Cargo és az SAS Consortium esetében a bírságok alapösszegét kiigazítás után 45 000 000 euróban, 76 250 000 euróban, illetve 17 500 000 euróban állapította meg.

62 A megtámadott határozat (1347)–(1354) preambulumbekezdésében a Bizottság figyelembe vette a felperesek hozzájárulását engedékenység iránti kérelmükkel összefüggésben, és a bírságot 15%-kal csökkentette, így a megtámadott határozat (1404) preambulumbekezdésében foglaltak szerint az SAS, az SAS Cargo és az SAS Consortium esetében a kiszabott bírság összegét 38 250 000 euróban, 64 812 500 euróban, illetve 14 875 000 euróban állapította meg.

63 A megtámadott határozat rendelkező része a jelen jogvitára vonatkozó részében a következőképpen szól:

„1. cikk

Azáltal, hogy az [árufuvarozási] szolgáltatások nyújtása esetében díjszabással kapcsolatos magatartásukat világszerte összehangolták az [FSC], az [SSC] és a pótdíjak utáni jutalékfizetés tekintetében, az alábbi vállalkozások az alábbi útvonalakon és időszakokban a következő egységes és folyamatos jogsértést követték el az [EUMSZ] 101. cikk, az [EGT-Megállapodás] 53. cikke és az [EK–Svájc légi közlekedési megállapodás] 8. cikke tekintetében.

1) A következő vállalkozások megsértették az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét az [EGT-n belüli] útvonalak tekintetében a következő időszakokban:

[…]

o) SAS […]: 2001. augusztus 17-től 2006. február 14-ig;

p) [SAS Cargo]: 2001. június 1-jétől 2006. február 14-ig;

q) [SAS Consortium]: 1999. december 13-tól 2003. december 28-ig;

[…]

2) A következő vállalkozások megsértették az EUMSZ 101. cikket [az Unió–harmadik ország] útvonalak tekintetében a következő időszakokban:

[…]

o) SAS […]: 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig;

p) [SAS Cargo]: 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig;

[…]

3) A következő vállalkozások megsértették az EGT-Megállapodás 53. cikkét [az EGT Unión kívüli része–harmadik ország] útvonalak tekintetében a következő időszakokban:

[…]

o) SAS […]: 2005. május 19-től 2006. február 14-ig;

p) [SAS Cargo]: 2005. május 19-től 2006. február 14-ig;

[…]

4) A következő vállalkozások megsértették az [EK–Svájc] légi közlekedési megállapodás 8. cikkét [az Unió–Svájc] útvonalak tekintetében a következő időszakokban:

[…]

o) SAS […]: 2002. június 1-jétől 2006. február 14-ig;

p) [SAS Cargo]: 2002. június 1-jétől 2006. február 14-ig;

q) [SAS Consortium]: 2002. június 1-jétől 2003. december 28-ig.

[…]

2. cikk

A 2010. november 9-i […] határozat a következőképpen módosul:

az 5. cikk j), k) és l) pontja hatályát veszti.

3. cikk

A Bizottság a következő bírságokat szabja ki a jelen határozat 1. cikkében hivatkozott egységes és folyamatos jogsértés miatt, a British Airways […] esetében pedig a 2010. november 9-i […] határozat 1–4. cikkének azon részei tekintetében is, amelyek jogerőssé váltak:

[…]

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

o) [SAS Cargo és SAS Consortium] együttesen és egyetemlegesen: 4 254 250 EUR;

p) [a felperesek] együttesen és egyetemlegesen: 5 265 750 EUR;

q) [SAS Cargo] és SAS […] együttesen és egyetemlegesen: 32 984 250 EUR;

r) [SAS Cargo]: 22 308 250 EUR

[…]

4. cikk

Az 1. cikkben hivatkozott vállalkozások haladéktalanul megszüntetik az említett cikkben hivatkozott egységes és folyamatos jogsértést, amennyiben ezt még nem tették meg.

Kötelesek továbbá tartózkodni minden olyan cselekménytől vagy magatartástól, amelynek azonos vagy hasonló célja vagy hatása van.

5. cikk

A jelen határozat címzettjei:

[…]

[a felperesek]

[…]”

II. Az eljárás és a felek kérelmei

64 A Törvényszék Hivatalához 2017. május 29-én benyújtott keresetlevelükkel a felperesek előterjesztették a jelen keresetet.

65 A Bizottság 2017. szeptember 29-én nyújtotta be az ellenkérelmet a Törvényszék Hivatalához.

66 A felperesek 2018. január 8-án nyújtották be a választ a Törvényszék Hivatalához.

67 A Bizottság 2018. március 1-jén nyújtotta be viszonválaszát a Törvényszék Hivatalához.

68 2019. április 24-én a negyedik tanács javaslatára a Törvényszék az eljárási szabályzatának 28. cikke alapján úgy határozott, hogy a jelen ügyet kibővített ítélkező testület elé utalja.

69 A Törvényszék 2019. június 25-én az eljárási szabályzat 89. cikke szerinti pervezető intézkedések keretében írásbeli kérdéseket intézett a felekhez. Az utóbbiak az előírt határidőn belül válaszoltak.

70 A Törvényszék a 2019. július 11-i tárgyaláson meghallgatta a felek szóbeli előadásait és a Törvényszék által feltett kérdésekre adott válaszait. A felpereseket felkérték, hogy a tárgyalást követően mutassák be a WOW szövetségi megállapodást és egy légiszolgáltatási megállapodást *(air-service agreement*, a továbbiakban: ASA). E felhívásnak az előírt határidőn belül eleget tettek.

71 Az eljárás szóbeli szakasza 2019. július 18-án fejeződött be.

72 2021. január 7-i végzésével a Törvényszék (kibővített negyedik tanács), mivel úgy ítélte meg, hogy az ügy körülményei nincsenek kellően feltárva, és hogy fel kell hívni a feleket arra, hogy tegyék meg észrevételeiket egy olyan érvvel kapcsolatban, amelyet nem vitattak meg, az eljárási szabályzat 113. cikke alapján elrendelte az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitását.

73 A Bizottság az előírt határidőn belül válaszolt a Törvényszék által 2021. január 12-én, március 2-án és április 12-én feltett több kérdésre. A felperesek a Bizottság válaszaival kapcsolatos észrevételeiket 2021. május 14-én nyújtották be.

74 2021. július 26-i határozatával a Törvényszék az eljárás szóbeli szakaszát újból lezárta.

75 A felperesek azt kérik, hogy a Törvényszék:

– rendeljen el pervezető intézkedéseket vagy bizonyításfelvételt – előírva, hogy a Bizottság biztosítson számukra betekintést az ügy teljes iratanyagába –, vagy a Törvényszék által szükségesnek ítélt egyéb intézkedéseket;

– a felpereseket érintő részében egészben vagy részben semmisítse meg a megtámadott határozatot;

– másodlagosan csökkentse a megtámadott határozatban velük szemben kiszabott bírság összegét;

– kötelezze a Bizottságot a költségek viselésére.

76 A Bizottság lényegében azt kéri, hogy a Törvényszék:

– utasítsa el a keresetet;

– módosítsa a felperesekkel szemben kiszabott bírság összegét oly módon, hogy visszavonja tőlük az 50%-os általános csökkentésből és a 15%-os általános csökkentésből eredő kedvezményt abban az esetben, ha a Törvényszék úgy ítélné meg, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalom nem vehető figyelembe az eladások értékének kiszámításakor;

– kötelezze a felpereseket a költségek viselésére.

III. A jogkérdésről

77 Keresetükben a felperesek mind a megtámadott határozat megsemmisítése iránti kérelmeket, mind pedig a velük szemben kiszabott bírság összegének csökkentése iránti kérelmeket előterjesztenek. A Bizottság lényegében arra irányuló kérelmet terjesztett elő, hogy a Törvényszék módosítsa a felperesekkel szemben kiszabott bírság összegét abban az esetben, ha úgy ítélné meg, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalom nem vehető figyelembe az eladások értékének kiszámításakor.

A. A megsemmisítés iránti kérelmekről

78 A felperesek a megsemmisítés iránti kérelmeik alátámasztása érdekében öt jogalapra hivatkoznak. E jogalapok a következőkön alapulnak:

– az első a védelemhez való jog és a fegyveregyenlőség elvének azáltal történő megsértésén alapul, hogy megtagadták a hozzáférést bizonyos terhelő és mentő bizonyítékokhoz;

– a második a meghallgatáshoz való jog megsértésén, valamint a Bizottság joghatóságának hiányán alapul egyrészt az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra való alkalmazása tekintetében, másrészt pedig az EGT-Megállapodás 53. cikkének a Svájc és az EGT Unióhoz nem tartozó három országa – vagyis Izland, a Liechtensteini Hercegség és a Norvég Királyság – közötti útvonalakon (a továbbiakban: az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalak) nyújtott árufuvarozási szolgáltatásokra való alkalmazása tekintetében.

– a harmadik az azon magatartások értékelése során elkövetett hibán alapul, amelyekben a felperesek részt vettek, valamint az azzal kapcsolatos értékelési hibán, hogy e magatartások bizonyították az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételüket, illetve az arról való tudomásukat;

– a negyedik az EUMSZ 266. cikk, az EUMSZ 296. cikk második bekezdése és az Európai Unió Alapjogi Chartája (a továbbiakban: Charta) 17. cikkének megsértésén alapul, mivel a megtámadott határozat belső ellentmondásokat tartalmaz;

– a másodlagosan előterjesztett ötödik jogalap a felperesekkel szemben kiszabott bírság összegének meghatározása során elkövetett hibákon alapul.

1. A védelemhez való jog és a fegyveregyenlőség elvének azáltal történő megsértésére alapított, első jogalapról, hogy megtagadták a hozzáférést bizonyos terhelő és mentő bizonyítékokhoz

79 A felperesek előadják, hogy a Bizottság megsértette a védelemhez való jogukat és a fegyveregyenlőség elvét, amikor megtagadta tőlük releváns bizonyítékokhoz, különösen azokhoz a bizonyítékokhoz való hozzáférést, amelyeket a Bizottság a kifogásközlés megküldését követően kapott meg. Olyan terhelő és mentő bizonyítékokról van szó, amelyek egyrészt a kifogásközlés más címzettjeinek válaszaiban és az azokat kísérő dokumentumokban, másrészt a Törvényszékhez más fuvarozók által a 2010. november 9-i határozat elleni keresetük alkalmával

benyújtott észrevételekben, harmadrészt pedig a Bizottság COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss ügyben 2005. július 4-én hozott határozatában szereplő, a WOW szövetségre vonatkozó megállapításának alapjául szolgáló dokumentumokban találhatók.

80 Azon terhelő bizonyítékokat illetően, amelyeket nem közöltek velük, és amelyekre a Bizottság a megtámadott határozatban támaszkodott, a felperesek úgy vélik, hogy azokat bizonyítékként el kell utasítani. Többek között a Hongkongban, Japánban, Indiában, Thaiföldön, Szingapúrban, Dél-Koreában és Brazíliában alkalmazandó szabályozási kerettel kapcsolatos egyes dokumentumokról van szó.

81 A mentő bizonyítékokat illetően a felperesek előadják, hogy azok a dokumentumok, amelyeket a Bizottság a kifogásközlést követően szerzett be, valószínűleg mentő jellegűek, mivel objektíve kapcsolatban állnak a velük szemben felhozott kifogásokkal, tehát hasznosak lehettek volna a védekezésükhöz. Mivel a felperesek nem tekinthettek be e dokumentumokba, nem ismerhették meg azok tartalmát. Ugyanakkor megjelölik az ügy egyes olyan aspektusait, amelyekre e bizonyítékok vonatkoznak. A szövetségek keretében tanúsított magatartásukról, az egyrészt a Lufthansa, másrészt pedig más fuvarozók közötti vertikális kapacitásfoglalási kapcsolatokról, a felpereseket érintő, harmadik országokban tanúsított magatartásokról, más fuvarozóknak a felperesekre vonatkozó nyilvános információkkal kapcsolatos belső spekulációiról, a szóban forgó különböző helyi magatartásokról és a felpereseket nem érintő szóban forgó magatartásokról van szó.

82 A felperesek hozzáteszik, hogy nekik kell eldönteniük, nem pedig a Bizottságnak, hogy egy adott információ hasznos lehet-e a védekezésükhöz, vagy sem.

83 Jogalapjuk alátámasztása érdekében a felperesek többek között a 2011. október 25-i Solvay kontra Bizottság ítéletre (C-109/10 P, EU:C:2011:686) és az 1995. június 29-i Solvay kontra Bizottság ítéletre (T-30/91, EU:T:1995:115), valamint a Charta 41. és 47. cikkére, továbbá az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló, Rómában, 1950. november 4-én aláírt egyezmény (kihirdette: az 1993. évi XXXI. törvény; a továbbiakban: EJEE) 6. cikkének (1) bekezdésére hivatkoznak. A Törvényszék 2021. április 12-én feltett írásbeli kérdéseire adott bizottsági válaszokra tett észrevételeikben a felperesek az Emberi Jogok Európai Bírósága 2019. július 25-i Rook kontra Németország ítéletére (CE:ECHR:2019:0725JUD000158615, 58. és 59. §) is hivatkoznak. Álláspontjuk szerint ez az ítélet megerősíti a fegyveregyenlőség elvét, amely az 1995. június 29-i Solvay kontra Bizottság ítéletből (T-30/91, EU:T:1995:115) következik, és megerősíti, hogy a releváns iratok hozzáférhetővé tételére vonatkozó minden korlátozásnak feltétlenül szükségesnek kell lennie valamely harmadik személy alapvető jogainak védelme vagy valamely fontos közérdek biztosítása érdekében.

84 Egyébiránt a felperesek azt kérik, hogy a Törvényszék hozzon pervezető intézkedést vagy rendeljen el bizonyításfelvételt, arra kötelezve a Bizottságot, hogy biztosítson számukra betekintést valamennyi iratba. A tárgyalás során a felperesek egyrészt úgy módosították kérelmüket, hogy annak hatályát a kifogásközlésre adott válaszokra és azok mellékleteire korlátozták, másrészt pedig kiterjesztették azt a többi eljárás alá vont fuvarozó által a 2010. november 9-i határozattal szemben benyújtott kereseteikben a Törvényszékhez benyújtott észrevételekre és beadványokra.

85 A Bizottság vitatja a felperesek érveit.

86 A Bizottság úgy érvel, hogy a felperesek betekinthettek minden olyan bizonyítékba, amelyhez joguk volt hozzáférni, és hogy az iratok közt található egyéb mentő bizonyítékok fennállására vonatkozó állításaik pusztán spekulatívak.

87 A Bizottság ezenkívül előadja, hogy alaposan megvizsgálta a felperesek által a dokumentumokba való betekintés iránt előterjesztett kérelmeket. Ez utóbbiaknak nem volt joguk arra, hogy betekintsenek a többi fuvarozó által a kifogásközlésre adott összes válaszba. A Bizottság csak akkor köteles e dokumentumokat a felperesek számára hozzáférhetővé tenni, ha bebizonyosodik, hogy azok új terhelő vagy mentő bizonyítékokat tartalmaznak, vagy azok lényegesek ahhoz, hogy lehetővé tegyék számukra a kifogásközlésben használt számadatok vitatását.

88 Ami a felperesek azon állításait illeti, amelyek a jogvita azon vetületeire vonatkoznak, amelyekkel kapcsolatban megtagadták tőlük a mentő bizonyítékokhoz való hozzáférést, a Bizottság vitatja ezen állításokat.

89 Egyébiránt a Bizottság ellenzi a felperesek pervezető intézkedések vagy bizonyításfelvétel iránti kérelmét. A Bizottság ezt aránytalannak tartja többek között azzal az indokkal, hogy a felperesek továbbra sem szolgáltatnak még csak minimális olyan bizonyítékot sem, amely alátámasztaná a kért dokumentumok hasznosságát az eljárás szempontjából.

90 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a védelemhez való jog tiszteletben tartása megköveteli, hogy az érintett vállalkozásnak a közigazgatási eljárásban alkalmat biztosítsanak arra, hogy érdemben ismertesse álláspontját a Bizottság által felhozott tények és körülmények fennállásával és relevanciájával, valamint azon iratokkal kapcsolatban, amelyekre a Bizottság a Szerződés állítólagos megsértését alapítja (2004. január 7-i Aalborg Portland és társai kontra Bizottság ítélet, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P és C-219/00 P, EU:C:2004:6, 66. pont).

91 A védelemhez való jog tiszteletben tartásának elvéből következő iratbetekintési jog magában foglalja, hogy a Bizottság lehetőséget biztosít az érintett vállalkozás számára a vizsgálati iratok között található valamennyi olyan dokumentum vizsgálatára, amely releváns lehet a védelme szempontjából. Ezek magukban foglalják mind a terhelő, mind a mentő okiratokat, kivéve más vállalkozások üzleti titkait, a Bizottság belső iratait és egyéb bizalmas információkat (2004. január 7-i Aalborg Portland és társai kontra Bizottság ítélet, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P és C-219/00 P, EU:C:2004:6, 68. pont).

92 E tekintetben meg kell állapítani, hogy az érintett vállalkozás csak a közigazgatási kontradiktórius szakasz elején – a kifogásközlés révén – szerez tudomást mindazokról a lényeges bizonyítékokról, amelyekre a Bizottság az eljárás e szakaszában támaszkodik, és hogy e vállalkozásnak jogában áll az ügy irataiba betekinteni a védelemhez való joga hatékony gyakorlásának biztosítása érdekében. Következésképpen a többi fél kifogásközlésre adott válasza főszabály szerint nem szerepel a vizsgálati akta azon iratai között, amelyekbe betekinthetnek a felek (2009. szeptember 30-i Hoechst kontra Bizottság ítélet, T-161/05, EU:T:2009:366, 163. pont).

93 Mindazonáltal, ha a Bizottság az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének alkalmazására vonatkozó eljárásban a jogsértés megállapítása érdekében a kifogásközlésre adott válasz valamely szakaszára vagy e válaszhoz mellékelt dokumentumra kíván támaszkodni, az ezen eljárásban érintett többi félnek is lehetőséget kell biztosítani, hogy az ezen bizonyítékkal kapcsolatos álláspontjukat kifejthessék. E körülmények között a kérdéses szakasz, illetve az e válaszhoz mellékelt

dokumentum ugyanis a jogsértésben részt vevő különböző feleket terhelő bizonyítéknak minősül (lásd: 2009. szeptember 30-i Hoechst kontra Bizottság ítélet, T-161/05, EU:T:2009:366, 164. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

94 Az ítélkezési gyakorlat szerint a kifogásközlésre adott válaszok kivonatai terhelő bizonyítéknak minősülnek, amennyiben a Bizottság azokat a megtámadott határozatban az érintett vállalkozás terhére rótt kifogás alátámasztására használja fel (lásd ebben az értelemben: 2008. július 8-i BPB kontra Bizottság ítélet, T-53/03, EU:T:2008:254, 54. pont).

95 Ezzel szemben a kifogásközlésre adott válaszok olyan kivonatai, amelyekre a Bizottság a megtámadott határozatban annak érdekében hivatkozik, hogy összefoglalja, illetve megválaszolja a kifogásközlés valamely címzettje által a közigazgatási eljárás során kifejtett érvet, nem tekinthetők terhelő bizonyítékoknak (lásd ebben az értelemben: 2000. március 15-i Cimenteries CBR és társai kontra Bizottság ítélet, 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 és T-104/95, EU:T:2000:77, 391. pont).

96 Az érintett vállalkozásnak kell adott esetben bizonyítania, hogy a Bizottság által a határozatában elfogadott következtetés más lett volna, ha a dokumentumot – amelyet a vállalkozással nem közöltek, és amelyre a Bizottság a jogsértés megállapítása során támaszkodott – terhelő bizonyítékként nem vették volna figyelembe (lásd ebben az értelemben: 2018. szeptember 26-i Infineon Technologies kontra Bizottság ítélet, C-99/17 P, EU:C:2018:773, 78. és 79. pont; lásd még: 2009. szeptember 30-i Hoechst kontra Bizottság ítélet, T-161/05, EU:T:2009:366, 165. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

97 Ha a Bizottság nem közöl mentő dokumentumot, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az érintett vállalkozásnak csak azt kell bizonyítania, hogy e dokumentum hozzáférhetővé tételének elmaradása a hátrányára befolyásolhatta az eljárás lefolyását és a Bizottság határozatának tartalmát (lásd: 2009. szeptember 30-i Hoechst kontra Bizottság ítélet, T-161/05, EU:T:2009:366, 166. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), illetve hogy az hátrányos lehetett e vállalkozás érdekeinek a közigazgatási eljárás során való védelmére, vagy megnehezíthette azt (2013. december 19-i Siemens és társai kontra Bizottság ítélet, C-239/11 P, C-489/11 P és C-498/11 P, nem tették közzé, EU:C:2013:866, 368. pont).

98 E tekintetben mentő bizonyítéknak minősül a kifogásközlésre adott válasz valamely szakasza vagy az e válaszhoz csatolt olyan dokumentum, amely jelentőséggel bírhat valamely vállalkozás védelme szempontjából, mivel lehetővé teszi számára, hogy olyan bizonyítékokra hivatkozzon, amelyek ellentmondanak a Bizottság által e szakaszban levont következtetéseknek (2011. július 12-i Hitachi és társai kontra Bizottság ítélet, T-112/07, EU:T:2011:342, 34. pont).

99 Ezzel szemben az a puszta tény, hogy más vállalkozások ugyanazokra az érvekre hivatkoztak, mint az érintett vállalkozás, és hogy adott esetben több forrást használtak fel a védekezésükhöz, nem elegendő ezen érvek mentő bizonyítéknak minősítéséhez (lásd: 2011. július 12-i Hitachi és társai kontra Bizottság ítélet, T-112/07, EU:T:2011:342, 35. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

100 Azon dokumentumokat illetően, amelyeket a Bizottság az általános szabály szerint nem köteles saját kezdeményezésére közölni, meg kell állapítani, hogy az érintett vállalkozások főszabály szerint érvényesen nem hivatkozhatnak a kifogásközlésre adott válaszokban szereplő állítólagos

mentő körülmények közlésének elmulasztására, amennyiben a közigazgatási eljárás folyamán nem kérelmezték, hogy betekinthessenek e válaszokba (lásd ebben az értelemben: 2011. június 16-i FMC Foret kontra Bizottság ítélet, T-191/06, EU:T:2011:277, 292. pont).

101 Arra is emlékeztetni kell, hogy a védelemhez való jogának megsértésére hivatkozó vállalkozásnak kell az első valószínűsítő körülményt előterjesztenie arra vonatkozóan, hogy a Bizottság által vele nem közölt dokumentumok az ő védelme szempontjából hasznosak lennének (2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 80. pont).

102 A jelen ügyben különbséget kell tenni az állítólagos terhelő bizonyítékok és az állítólagos mentő bizonyítékok között, amelyek hozzáférhetővé tételének a hiányát a felperesek vitatják.

a) Az állítólagos terhelő bizonyítékokról

103 Az állítólagos terhelő bizonyítékok, amelyekhez a felperesek nem férhettek hozzá, a megtámadott határozat (976)–(989) és (998)–(1012) preambulumbekezdésében szereplő, a fuvarozók bizonyos harmadik országokban alkalmazott díjainak megállapítására alkalmazandó szabályozási keret és közigazgatási gyakorlat ismertetését és elemzését érintik. A felperesek e tekintetben először is a Bizottságnak a CPA, a British Airways, a Cargolux, egy másik fuvarozó és a Japan Airlines kifogásközlésre adott válaszaira történő közvetlen hivatkozásaira, ezt követően az említett válaszokra közvetetten utaló elemekre, végül pedig a hozzáférhetővé nem tett azon dokumentumokra hivatkoznak, amelyekre a Bizottság anélkül támaszkodott, hogy azok szükségképpen a kifogásközlés címzettjeként szereplő más fuvarozóktól származtak volna.

104 Mindenekelőtt, ami a megtámadott határozatban szereplő, a kifogásközlésre adott válaszokra történő közvetlen hivatkozásokat illeti, meg kell jegyezni, hogy lényegében nem a kifogásközlés címzettje által kifejtett valamely érv fenti 95. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében vett puszta összefoglalásáról van szó.

105 Egyrészt ez vonatkozik a Japan Airlines és egy másik fuvarozó azon, a megtámadott határozat (1003), (1005) és (1006) preambulumbekezdésében szereplő állításaira, amelyek szerint először is a japán hatóságok a pótdíjakra vonatkozó engedély iránti kérelem benyújtásának keretében 2006-ig nem követelték meg az alkalmazandó ASA által kijelölt fuvarozókkal kötött megállapodásra való hivatkozást, másodszor pedig semmilyen, a Japán és az Egyesült Királyság közötti járatok összehangolására vonatkozó kötelezettséget nem írtak elő.

106 Amint arra a felperesek hivatkoznak, a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a Bizottság e nyilatkozatokra támaszkodott azon megállapítás alátámasztása érdekében, hogy nem volt olyan közigazgatási gyakorlat, amely arra kötelezte volna az eljárás alá vont fuvarozókat, hogy a jogsértés időszakában összehangolják a pótdíjakat, és így támasztotta alá azt az elméletét, amely szerint a Japánban tanúsított magatartások az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikkének hatálya alá tartoznak. A megtámadott határozatnak „A japán szabályozási rendszer elemzése” című részében ugyanis a Bizottság a megtámadott határozat (1005) és (1006) preambulumbekezdésében az említett nyilatkozatokra támaszkodik az alábbi két megállapítás alátámasztása érdekében. Először is, a Japán és az EGT-Megállapodásban részes államok között kötött ASA-k a gyakorlatban nem kötelezték a fuvarozókat arra, hogy megállapodjanak a díjakról, mivel elegendő volt számukra, ha az FSC-re vonatkozó kérelmükben egy állítólagos IATA-n belüli megállapodásra hivatkoztak, hogy elkerüljék ezt a kötelezettséget. Másodszor a japán hatóságok nem írtak elő egyeztetési kötelezettséget a Japán és az Egyesült Királyság közötti járatok vonatkozásában.

107 Másrészt ugyanez vonatkozik a CPA, a Cargolux és a British Airways megtámadott határozat (977)–(979) preambulumbekezdésében hivatkozott állításaira, amelyekben e három fuvarozó elismeri, hogy Hongkongban lehetőség volt egyedi kérelmeket benyújtani a pótdíjak jóváhagyása érdekében, különösen a rögzített összegű FSC-re vonatkozóan. Ezek az állítások kétségkívül szerepelnek a megtámadott határozatnak „A fuvarozók érvei” című részében. Ugyanakkor, amint arra a felperesek a megtámadott határozat (987) preambulumbekezdésében helyesen rámutatnak, a Hongkongban folytatott közigazgatási gyakorlat elemzése keretében a Bizottság a következőket állapítja meg:

„Más felek cáfolják [a díjak megtárgyalására és a hongkongi polgári repülési osztályhoz *(Civil Aviation Department*, a továbbiakban: CAD) kollektív kérelem benyújtására] vonatkozó követelmény lehetséges fennállását, egyesek pedig azzal érvelnek, hogy a CAD ösztönözte, nem pedig megkövetelte az egyeztetést.”

108 Márpedig a Bizottság ezen állítását csak úgy lehet értelmezni, hogy az a CPA, a Cargolux és a British Airways által tett, a megtámadott határozat (977)–(979) preambulumbekezdésében említett nyilatkozatokra vonatkozik.

109 Ezzel szemben a CPA-nak a megtámadott határozat (1004) preambulumbekezdésében hivatkozott nyilatkozatai nem minősíthetők terhelő bizonyítéknak, mivel a megtámadott határozatból nem tűnik ki, hogy a Bizottság azokra támaszkodott volna az egységes és folyamatos jogsértés megállapítása érdekében.

110 Ezt követően, a felperesek állításával ellentétben az említett válaszokra közvetetten utaló elemeket illetően a megtámadott határozat (1012) preambulumbekezdésének azon részéből, amely szerint „nem állítható, hogy a felek kötelesek lettek volna megállapodni az SSC-ről vagy a pótdíjak utáni jutalékfizetésről”, nem tűnik ki, hogy a Bizottság hozzáférhetővé nem tett terhelő bizonyítékokra támaszkodott volna. E megállapítás révén ugyanis a Bizottság megelégszik annak megjegyzésével, hogy a kifogásközlésre adott válaszokban egyetlen ilyen kötelezettséget tanúsító bizonyítékot sem terjesztettek elő.

111 Végül azon hozzáférhetővé nem tett dokumentumokat illetően, amelyekre a Bizottság anélkül támaszkodott, hogy ez utóbbiak szükségszerűen más, a kifogásközlés címzettjének minősülő fuvarozóktól származtak volna, a felperesek azokra a dokumentumokra utalnak, amelyek a megtámadott határozat (998)–(1001), (1009), (1010) és (1013)–(1019) preambulumbekezdésében szereplő, a japán jogszabályok, valamint a Hongkongtól és Japántól eltérő harmadik országokban alkalmazandó ASA-k elemzésének alapjául szolgáltak.

112 Márpedig meg kell állapítani, hogy e preambulumbekezdések nem utalnak a vizsgálati akta egyetlen iratára sem, függetlenül attól, hogy azt a kifogásközlés elküldése előtt vagy után nyújtották be. Az említett preambulumbekezdésekben a Bizottság a japán jogszabályok és azon ASA-k alkalmazandó rendelkezéseinek ismertetésére szorítkozik, amelyeknek az érintett harmadik országok részesei, továbbá annak megállapítására, hogy nem bizonyított, hogy e rendelkezések megkövetelik a fuvarozóktól a díjösszehangolást. Amint az a megtámadott határozat (1002), (1003) és (1013) preambulumbekezdéséből kitűnik, a szóban forgó rendelkezések azok, amelyekre a kifogásközlés egyes címzett fuvarozói hivatkoznak a kifogásközlésre válaszul ismertetett érvelésükben.

113 A felperesek nem fejtik ki, hogy a megtámadott határozat szóban forgó részei mennyiben tárják fel egy vagy több hozzáférhetővé nem tett olyan terhelő dokumentum létezését, amelyre a Bizottság támaszkodik.

114 Még ha feltételezzük is, hogy a felperesek itt azt kívánják kifogásolni, hogy a Bizottság nem biztosított számukra hozzáférést a szóban forgó jogi rendelkezések szövegéhez, meg kell állapítani, hogy a Japánban és a többi érintett harmadik országban alkalmazandó, a pótdíjakkal kapcsolatos jogi szabályozás önmagában nem minősülhet terhelő bizonyítéknak, és hogy ez az információ főszabály szerint mindenféleképpen nyilvános és hozzáférhető (lásd ebben az értelemben: 2006. szeptember 27-i Jungbunzlauer kontra Bizottság ítélet, T-43/02, EU:T:2006:270, 354. pont). Végül a kifogásközlés 139. pontja megállapította, hogy Japánban „[a]z FSC végrehajtásának a [fuvarozók] közötti összehangolása egyáltalán nem kötelező”, annak 1439. pontja pedig tartalmazta az adott esetben az ASA-kban szereplő, az árak közös rögzítésére vonatkozó kikötések elemzését. A felpereseknek tehát a közigazgatási eljárás során lehetőségük volt arra, hogy érdemben kifejtsék álláspontjukat a szóban forgó jogi rendelkezésekkel kapcsolatban.

115 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy a Bizottság hibát követett el, amikor megtagadta a felperesekkel szemben a kifogásközlésre adott válaszoknak a megtámadott határozat (977)–(979), (1003), (1005) és (1006) preambulumbekezdésében hivatkozott és a fenti 105–108. pontban ismertetett részeibe való betekintést.

b) Az állítólagos mentő bizonyítékokról

116 A jelen ügyben először is meg kell jegyezni, hogy a felek között nem vitatott, hogy azok a dokumentumok, amelyek a felperesek szerint mentő bizonyítékokat tartalmaznak, a részükről a közigazgatási eljárás során benyújtott iratbetekintés iránti kérelmek tárgyát képezték.

117 Ezt követően rá kell mutatni, hogy a felperesek nagyrészt azon tény kiemelésére szorítkoznak, hogy egyes eljárás alá vont fuvarozók vagy a kifogásközlés címzettjei ugyanazokra az érvekre hivatkoztak, mint ők maguk a kifogásközlésre adott válaszukban vagy a Törvényszékhez benyújtott észrevételeikben. Márpedig az ilyen megfontolások nem alapozhatják meg mentő bizonyítékok fennállását (lásd ebben az értelemben: 2011. július 12-i Hitachi és társai kontra Bizottság ítélet, T-112/07, EU:T:2011:342, 43. és 44. pont).

118 Egyébiránt, amennyiben a felperesek a többi fuvarozó által benyújtott mentő dokumentumok létezését feltételezik, úgy nem szolgáltatnak a jelen eljárás szempontjából való hasznosságukat valószínűsítő bizonyítékot (lásd ebben az értelemben: 2012. szeptember 27-i Koninklijke Wegenbouw Stevin kontra Bizottság ítélet, T-357/06, EU:T:2012:488, 164. pont). Végeredményben a felperesek állításainak általánosságuk ellenére történő elfogadása azzal a következménnyel járna, hogy a fenti 99. pontban felidézett ítélkezési gyakorlattal ellentétesen lehetővé tennénk számukra, hogy előnyre tegyenek szert az adott esetben a többi fuvarozó által kifejtett jelentősebb erőfeszítésekből és biztosított forrásokból.

119 Ami közelebbről a Bizottság által a WOW szövetség kapcsán a COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss ügyben 2005. július 4-én hozott határozatában tett nyilatkozatot alátámasztó dokumentumokat illeti, meg kell jegyezni, hogy a Bizottság azokra nem támaszkodott a megtámadott határozat elfogadásához vezető eljárás során, és hogy az e határozatra a megtámadott határozat 1386. lábjegyzetében tett utalás – amint arra a Bizottság rámutat – csak nyilvános információkon alapul.

120 Ami a Lufthansa és az általa az FSC-szintje kiigazítása tárgyában küldött több e-mail címzettjei közötti kapacitásmegállapodások fennállásának alátámasztását célzó elemeket illeti, amelyek ily módon alátámasztanák az e küldeményekkel kapcsolatos elfogadható alternatív magyarázatot, vagyis azt, hogy a szolgáltató által ügyfelei részére küldött jogszerű információról volt szó, először is meg kell állapítani, hogy a felperesek, amint azt a Bizottság kiemeli, a kifogásközlésre adott válaszukban már felhozták azt az érvet, hogy a szóban forgó e-mailek címzettjei a Lufthansa ügyfelei voltak, másodszor, hogy a felpereseknek már rendelkezésére állt a Lufthansával kötött kapacitásvásárlási megállapodásban részt vevő fuvarozók listája a vizsgálati aktában szereplő elemek révén, amint azt a tárgyaláson maguk is elismerték, harmadszor pedig, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban elutasította érvüket, amikor a (797) preambulumbekezdésben rámutatott, hogy a bejelentésekből a felperesek már tudtak arról, hogy a Lufthansa más fuvarozókkal is tárgyalásokat folytat. Ebből következik, hogy a felperesek nem bizonyították, hogy ezen elemek közlése hasznos lehetett volna számukra a védekezésük során.

121 Ami az eljárás alá nem vont fuvarozók által benyújtott bizonyítékokat illeti, a felperesek azzal érvelve, hogy az említett bizonyítékok mentő jellegűek lehettek volna a védekezésük szempontjából, mivel az eljárás alá nem vont fuvarozókat érintették a megtámadott határozat keretében a felperesekkel szemben felhozott vitatott kapcsolatok, rendkívül általános feltételezésekre támaszkodnak. Márpedig általánosságban a felperesek által megfogalmazott feltételezés nem minősülhet kellően pontos jelzésnek arra vonatkozóan, hogy az említett fuvarozók válaszaiban mentő bizonyítékok szerepelnek (lásd ebben az értelemben: 2012. szeptember 27-i Koninklijke Wegenbouw Stevin kontra Bizottság ítélet, T-357/06, EU:T:2012:488, 164. pont).

122 Ugyanez vonatkozik a felperesek azon érvére is, amelyben azt állítják, hogy mivel munkavállalóik csak a szóban forgó magatartások „kis részében” vettek részt, az említett magatartások többségével kapcsolatos bizonyítékok az eljárás alá vont többi fuvarozó birtokában vannak.

123 Végül a felperesek hiába hivatkoznak az 1995. június 29-i Solvay kontra Bizottság ítéletre (T-30/91, EU:T:1995:115), amelyben a Törvényszék jelezte, hogy nem kizárólag a Bizottság feladata annak eldöntése, hogy a vizsgálat keretében lefoglalt dokumentumok olyan jellegűek-e, hogy mentesíthetik az érintett vállalkozásokat, mivel ebben az ügyben olyan dokumentumokról volt szó, amelyek a szoros értelemben vett vizsgálati iratanyag részét képezték. Márpedig a Törvényszéknek már volt alkalma pontosítani, hogy az a megállapítás, amely szerint a Bizottság nem határozhat egyedül arról, hogy melyek az érintett vállalkozás védelme szempontjából hasznos iratok, a Bizottság aktájának részét képező dokumentumokra vonatkozik, és nem alkalmazható a többi érintett fél által a Bizottság kifogásközlésére adott válaszokra (2011. június 16-i Heineken Nederland és Heineken kontra Bizottság ítélet, T-240/07, EU:T:2011:284, 254. pont).

c) Következtetés

124 Meg kell állapítani, hogy a Bizottság tévesen tagadta meg a felperesekkel szemben a kifogásközlésre adott válaszok azon részeibe való betekintést, amelyekre a megtámadott határozat (977)–(979), (1003), (1005) és (1006) preambulumbekezdése hivatkozik. A fenti 96. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a Törvényszék a Bizottságnak a felpereseknek az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételére vonatkozó értékelése megalapozottságának vizsgálata keretében (lásd a lenti 550. pontot) fogja értékelni, hogy eltérő lett volna-e az az eredmény, amelyre a Bizottság jutott, ha e szövegrészeket terhelő bizonyítékként el kellene utasítani.

125 Ami a felpereseknek a kifogásközlés címzettjei által adott válaszok és mellékleteik, valamint a többi fuvarozó által a 2010. november 9-i határozattal szemben benyújtott kereseteik keretében a Törvényszékhez benyújtott észrevételek és iratok beszerzésére irányuló pervezető intézkedések vagy bizonyításfelvétel elrendelésére irányuló kérelmeit illeti, a felperesek előadják, hogy azok benyújtása lehetővé tenné számukra annak bizonyítását, hogy e dokumentumok hasznosak lettek volna a védelmük szempontjából, és hogy ennélfogva a hozzáférhetővé tételük elmaradása a jogaik megsértésének minősül.

126 E tekintetben elegendő megállapítani, hogy a Törvényszéknek módjában állt az első jogalap megalapozottságáról határozni az elé terjesztett bizonyítékok alapján, és hogy egyedül a Törvényszék dönthet az előtte folyamatban lévő üggyel kapcsolatban rendelkezésére álló információk kiegészítésének esetleges szükségességéről a jelen ügyben kért intézkedések meghozatalával, amelyek nem irányulhatnak arra, hogy pótolják a felpereseknek a bizonyításfelvétel során tanúsított mulasztását (lásd ebben az értelemben: 2009. július 16-i SELEX Sistemi Integrati kontra Bizottság ítélet, C-481/07 P, nem tették közzé, EU:C:2009:461, 44. pont). Ebből következik, hogy a felperesek kérelmeit el kell utasítani, mind a kifogásközlésre adott válaszokra, mind pedig a 2010. november 9-i határozattal szemben benyújtott kereset keretében a Törvényszékhez benyújtott észrevételekre vonatkozó részükben.

2. A meghallgatáshoz való jog megsértésére és a joghatóság hiányára alapított, második jogalapról

127 A felperesek a jelen jogalapot két részre bontják, amelyek közül az első a meghallgatáshoz való jog megsértésén, valamint azon alapul, hogy a Bizottság nem rendelkezik joghatósággal arra, hogy az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra alkalmazza, a második pedig azon, hogy a Bizottság nem rendelkezik joghatósággal az EGT-Megállapodás 53. cikkének az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakra való alkalmazására.

a) A második jogalapnak a meghallgatáshoz való jog megsértésére, és a Bizottságnak az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke bejövő útvonalak tekintetében való alkalmazására vonatkozó joghatóságának hiányára alapított, első részéről

128 A felperesek lényegében azt állítják, hogy a Bizottság megsértette a meghallgatáshoz való jogukat, és túllépte a joghatóságának korlátait, amikor megállapította és szankcionálta az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését a bejövő útvonalak vonatkozásában, amit a Bizottság vitat.

129 Emlékeztetni kell arra, hogy mivel az EGT területén kívül tanúsított magatartásról van szó, a Bizottság joghatósága a nemzetközi közjogra tekintettel az EUMSZ 101. cikk vagy az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására a végrehajtási kritérium vagy a minősített hatásokon alapuló kritérium alapján állapítható meg (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 40–47. pont; 2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 95–97. pont).

130 E kritériumok alternatív, nem pedig kumulatív jellegűek (2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 98. pont; lásd még ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 62–64. pont).

131 A megtámadott határozat (1043)–(1046) preambulumbekezdésében a Bizottság mind a végrehajtási kritériumra, mind pedig a minősített hatásokon alapuló kritériumra támaszkodott annak érdekében, hogy a nemzetközi közjogra tekintettel megállapítsa az arra vonatkozó joghatóságát, hogy megállapítsa és szankcionálja az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértését a bejövő útvonalakon.

132 Mivel a felperesek e két kritérium alkalmazása során elkövetett hibára hivatkoznak, a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy célszerű először azt megvizsgálni, hogy a Bizottság megalapozottan hivatkozott-e a minősített hatásokon alapuló kritériumra. E célból a Törvényszék azt fogja elemezni, hogy a felperesek megalapozottan hivatkoznak-e egyrészt a meghallgatáshoz való joguk megsértésére e kritérium alkalmazásával kapcsolatban, másrészt pedig, hogy megalapozottan állítják-e, hogy a Bizottság e kritérium alkalmazása során hibákat követett el. A fenti 130. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően csak akkor kell megvizsgálni, hogy a Bizottság támaszkodhatott-e a végrehajtási kritériumra, ha e két kifogás közül legalább az egyik megalapozott.

1) A meghallgatáshoz való jogról

133 A felperesek azt kifogásolják, hogy a Bizottság megfosztotta őket attól a lehetőségtől, hogy véleményt nyilváníthassanak a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazását illetően a közigazgatási eljárás során. A Bizottság ugyanis a kifogásközlésben nem jelezte, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumra kíván hivatkozni. E kifogásközlésben nem jelölte meg azokat az indokokat sem, amelyekre a megtámadott határozatban annak megállapítása érdekében támaszkodott, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium teljesült.

134 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

135 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a kifogásközlés az eljárási biztosíték azon uniós jogi alapelv alkalmazására, amely megköveteli a védelemhez való jog tiszteletben tartását minden eljárásban (2009. szeptember 3-i Papierfabrik August Koehler és társai kontra Bizottság ítélet, C-322/07 P, C-327/07 P és C-338/07 P, EU:C:2009:500, 35. pont).

136 Ezen elv megköveteli többek között, hogy a Bizottság azon kifogásközlése, amelyet olyan vállalkozáshoz intézett, amellyel szemben a Bizottság a versenyszabályok megsértése miatt szankciót kíván kiszabni, tartalmazza az e vállalkozás ellen felhozott lényeges tényezőket, mint például a vele szemben kifogásolt tényeket, minősítésüket, és azon bizonyítékokat, amelyekre a Bizottság támaszkodik, annak érdekében, hogy e vállalkozás az ellene indult közigazgatási eljárás során érveit megfelelően kifejthesse (2009. szeptember 3-i Papierfabrik August Koehler és társai kontra Bizottság ítélet, C-322/07 P, C-327/07 P és C-338/07 P, EU:C:2009:500, 36. pont)

137 Az 1/2003 rendelet 27. cikkének (1) bekezdése, valamint a Bizottság által az [EUMSZ 101.] és [EUMSZ 102. cikk] alapján folytatott eljárásokról szóló, 2004. április 7-i 773/2004/EK rendelet (HL 2004. L 123., 18. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 81. o.) 11. cikkének (2) bekezdése, amelyek ezen elvet alkalmazzák, előírják, hogy a Bizottság a végleges határozatában csak azokat a kifogásokat veheti figyelembe, amelyekkel kapcsolatban az érintett vállalkozásoknak és vállalkozások társulásainak volt alkalmuk kifejteni álláspontjukat.

138 Ugyanakkor figyelembe kell venni a kifogásközlés előzetes jellegét is, amely magában foglalja, hogy az utóbbi dokumentum és a végleges határozat közötti különbségek fennállása nemcsak lehetséges, hanem jogszerű, mivel a végleges határozat a közigazgatási eljárás során – akár a

kifogásközlés megküldését követően – előterjesztett és megvitatott elemek összességét tükrözi (lásd ebben az értelemben: 2004. január 7-i Aalborg Portland és társai kontra Bizottság ítélet, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P és C-219/00 P, EU:C:2004:6, 67. pont).

139 A védelemhez való jog megsértését csak akkor kell megállapítani, ha a végleges határozat az érintett vállalkozásoknak más jogsértést ró fel, mint amely a kifogásközlésben szerepel, vagy más tényeket tartalmaz (lásd: 2013. március 14-i Fresh Del Monte Produce kontra Bizottság ítélet, T-587/08, EU:T:2013:129, 706. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Az ítélkezési gyakorlat szerint nem ez a helyzet áll fenn, ha a kifogásközlés és a megtámadott határozat közötti állítólagos eltérések nem vonatkoznak más magatartásokra, mint amelyekkel kapcsolatban a felperesek már kifejtették álláspontjukat, és azok ezért nem minősülnek teljesen új kifogásnak (2012. március 29-i Telefónica és Telefónica de España kontra Bizottság ítélet, T-336/07, EU:T:2012:172, 84. és 85. pont).

140 A felek között nem vitatott, hogy a megtámadott határozattól eltérően a kifogásközlés nem hivatkozik a minősített hatásokon alapuló kritériumra. Meg kell azonban állapítani, hogy a Bizottság azáltal, hogy e határozatban a minősített hatásokon alapuló kritériumra hivatkozott annak érdekében, hogy a nemzetközi közjogra tekintettel megalapozza az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására vonatkozó joghatóságát a bejövő útvonalak vonatkozásában, nem rótt fel új kifogásokat a felpereseknek, és nem is módosította a kifogásközlésben előzetes jelleggel felhozott kifogások tartalmát.

141 A Bizottság ugyanis már a kifogásközlésben jelezte, hogy az érintett útvonalak vonatkozásában meg kívánja állapítani az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének a megsértését. Ily módon a kifogásközlés 129. pontjában a Bizottság megjegyezte, hogy „a jogsértés az [Unióban]/EGT-ben és Svájcban, valamint az [Unió]/EGT repülőterei és az egész világon található harmadik országok közötti útvonalakon mindkét irányban végzett […] árufuvarozási szolgáltatásokat fedte le”. Ehhez hasonlóan a kifogásközlés 1430. pontjában a Bizottság megállapította, hogy „minden olyan versenyellenes tevékenység, amelyben minden egyes résztvevő részt vett, átfogó célkitűzésbe illeszkedik, vagyis az EGT árufuvarozási piacán – beleértve az EGT repülőterei és harmadik országok közötti útvonalakat is – az árról való megegyezés, vagy legalábbis az árakkal kapcsolatos bizonytalanság kiküszöbölésének célkitűzésébe”.

142 A Bizottság az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására vonatkozó joghatóságát már a kifogásközlés szakaszában a bejövő útvonalak vonatkozásában is igazolta. E kifogásközlés 1390. pontjában a Bizottság így kiemelte, hogy „joghatósággal rendelkezik az [EUMSZ 101. cikk] alkalmazására az [uniós] repülőterek és harmadik országok közötti légi közlekedésre vonatkozó olyan megállapodások vonatkozásában, amelyek érinthették a tagállamok közötti kereskedelmet”. Az említett kifogásközlés 1394. pontjában a Bizottság hozzátette, hogy „joghatósága van arra is, hogy […] az EGT-Megállapodás 53. cikkét alkalmazza az [EGT] repülőterei és harmadik országok közötti légi közlekedésre vonatkozó olyan megállapodásokra, amelyek hatással lehettek a tagállamok és az EGT-Megállapodás szerződő felei közötti vagy az EGT-Megállapodás szerződő felei közötti kereskedelemre”.

143 A felperesek a kifogásközlésre adott válaszukban egyébként kifejezetten vitatták ezeket az értékeléseket. Az SAS Cargo kifogásközlésre adott válaszának 11. szakasza és az SAS Consortium kifogásközlésre adott válaszának 6. szakasza tehát teljes egészében a Bizottság arra való joghatóságának vizsgálatával foglalkozik, hogy megállapítsa az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését a bejövő útvonalak vonatkozásában.

144 A megtámadott határozat (1042)–(1046) preambulumbekezdésében a Bizottság ezen érvek megválaszolására szorítkozott azon elismert lehetőségének megfelelően, hogy a közigazgatási eljárásra figyelemmel a megfogalmazott kifogások alátámasztása céljából felülvizsgálhatja és ki is egészítheti ténybeli vagy jogi érveit (lásd ebben az értelemben: 2012. március 29-i Telefónica és Telefónica de España kontra Bizottság ítélet, T-336/07, EU:T:2012:172, 82. pont).

145 E körülmények között a felperesek védelemhez való joga tiszteletben tartásának értékelése szempontjából közömbös az a körülmény, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumot nem vitatták meg kifejezetten a közigazgatási eljárás során.

146 Ebből következik, hogy a felperesek megalapozatlanul állítják, hogy a Bizottság megsértette a védelemhez való jogukat azzal, hogy először a megtámadott határozatban hivatkozott a minősített hatásokon alapuló kritériumra.

147 A felperesek azt is megalapozatlanul állítják, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása a megtámadott határozat (1045) és (1046) preambulumbekezdésében olyan tényeken alapul, amelyeket a Bizottság a kifogásközlésben nem vett figyelembe. Az e preambulumbekezdések alapjául szolgáló tények ugyanis mind szerepelnek a kifogásközlésben. Ily módon a megtámadott határozat (1045) preambulumbekezdésében hivatkozott, a vitatott magatartás által az EGT fogyasztóira gyakorolt hatásra vonatkozó indok az árufuvarozási szolgáltatások árszerkezetére, a szállítmányozók fuvarozók és feladók közötti közvetítői szerepére, valamint az egységes és folyamatos jogsértés jellegére (beleértve annak „cél általi” versenykorlátozásnak minősítését is) vonatkozó megfontolásokon alapul, amelyek már szerepeltek a kifogásközlés 7., 104., 1396–1411. és 1434–1438. pontjában. Hasonlóképpen az ugyanezen preambulumbekezdésben említett, a járatközi szolgáltatások versenyére gyakorolt hatásokra vonatkozó indok az árufuvarozási ágazat működésére vonatkozó, a kifogásközlés 7., 9., 102. és 105. pontjában említett megfontolásokon alapul. Ami a megtámadott határozat (1046) preambulumbekezdésében említett elemeket, azaz a vitatott kartell földrajzi kiterjedését, valamint a bejövő árufuvarozási szolgáltatásoknak az egységes és folyamatos jogsértésbe való belefoglalását illeti, azokat a kifogásközlés 3., 125., 129., 1045., 1390., 1394. és 1430. pontja tárgyalja.

148 Ebből következik, hogy a felperesek nem bizonyították, hogy e tekintetben megsértették a meghallgatáshoz való jogukat.

2) A minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazásáról

149 A keresetlevélben a felperesek vitatták a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazhatóságát, amelyről lényegében azt állították, hogy azt az uniós jog nem ismeri el, és hogy arra a visszaható hatály tilalma elvének megsértésével hivatkoztak. Ugyanakkor a válaszban jelezték, hogy a 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítéletre (C-413/14 P, EU:C:2017:632) tekintettel elállnak ezen érvektől.

150 A felperesek ezzel szemben fenntartják, hogy a Bizottság hibákat követett el a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása során. A Bizottság megfordította a bizonyítási terhet, valamint téves és a nemzetközi közjoggal ellentétes megfontolásokra támaszkodott annak megállapításakor, hogy e kritérium teljesül.

151 A felperesek szerint a 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítéletből (C-413/14 P, EU:C:2017:632, 49–51. pont) az következik, hogy a vitatott megállapodás vagy a vitatott magatartás hatásainak érzékelhetőeknek kell lenniük a belső piacon belüli verseny szempontjából. E hatásoknak azonnaliaknak, jelentőseknek és előre láthatóaknak, valamint valószínűeknek kell lenniük.

152 A jelen ügyben a Bizottság egyrészt azt állapította meg, hogy a pótdíjakat a termelési és értékesítési lánc szintjén áthárították, és azok az EGT-n belül az importált áruk árának emelkedése formájában érintették a fogyasztókat. Márpedig az ilyen hatások nem azonnaliak, és nem is előre láthatók. Azokat nem is támasztották alá, hanem éppen ellenkezőleg, tisztán spekulatív jellegűek. Ami különösen a jutalékfizetés megtagadását illeti, annak csak a szállítmányozókra volt kihatása.

153 A Bizottság nem bizonyította a kifogásolt magatartás által az EGT-beli fogyasztókra gyakorolt hatások jelentős jellegét sem. E magatartás csak két pótdíjat érintett, amelyek a végső ár egy részét képezték. Márpedig a közgazdasági elmélet szintjén az ár kis részének összehangolása nincs hatással a teljes ár versengő jellegére. Egyébiránt azon magatartások hatása, amelyekben a felperesek harmadik országokban vettek részt, csak javíthatta, és nem korlátozhatta az EGT-be importált termékek versenyképességét. E magatartások ugyanis a pótdíjak csökkenéséhez vezettek az Egyesült Államokban, Hongkongban, Japánban és Thaiföldön.

154 Másrészt a Bizottság utalt a járatközi szolgáltatások versenyére gyakorolt hatásokra, amely szolgáltatásokat az EGT-n belül található végső célállomás repülőteret ki nem szolgáló harmadik országbeli fuvarozók vásárolnak más fuvarozóktól. Márpedig a megtámadott határozatban a Bizottság e hatásokat kevéssé világosan és elégtelenül ismertette. A Bizottság nem szolgáltatott bizonyítékot sem érvelésének alátámasztására, és kétséges, hogy léteznek ilyen bizonyítékok.

155 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

156 A megtámadott határozatban a Bizottság lényegében három önálló indokra támaszkodott annak megállapításakor, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium a jelen ügyben teljesül.

157 Az első két indok a megtámadott határozat (1045) preambulumbekezdésében szerepel. Amint azt a Bizottság a Törvényszék írásbeli és szóbeli kérdéseire adott válaszában megerősítette, ezek az indokok az elkülönülten figyelembe vett, a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó összehangolás hatásaira vonatkoznak. Az első indok arra vonatkozik, hogy „az EGT-be irányuló légi fuvarozás megnövekedett költségei, és így az importált áruk magasabb ára jellegüknél fogva alkalmasak arra, hogy hatást gyakoroljanak a fogyasztókra az EGT-n belül”. A második indok arra vonatkozik, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások összehangolása hatást gyakorolhat „az EGT-n belül más fuvarozók által biztosított olyan [árufuvarozási] szolgáltatások nyújtására is, amelyekre a harmadik országok fuvarozói által használt EGT-beli elosztópontok (»hubs«) és az e szállítmányok célállomásaként szereplő azon EGT-beli repülőterek között került sor, amelyeket a harmadik országbeli fuvarozó nem szolgál ki”.

158 A harmadik indok a megtámadott határozat (1046) preambulumbekezdésében szerepel, és – amint az a Bizottság által a Törvényszék írásbeli és szóbeli kérdéseire adott válaszokból kitűnik – az egységes és folyamatos jogsértés egészének hatásaira vonatkozik.

159 A Törvényszék úgy ítéli meg, hogy célszerű megvizsgálni mind az elkülönülten figyelembe vett, a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó összehangolás hatásait, mind pedig az egészében figyelembe vett egységes és folyamatos jogsértés hatásait, az előbbiekkel kezdve.

i) Az elkülönülten figyelembe vett, a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó összehangolás hatásairól

160 Először azon első indok megalapozottságát kell megvizsgálni, amelyen a Bizottság azon következtetése alapul, amely szerint a jelen ügyben teljesül a minősített hatásokon alapuló kritérium (a továbbiakban: szóban forgó hatás).

161 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy amint az a megtámadott határozat (1042) preambulumbekezdéséből kitűnik, a minősített hatásokon alapuló kritérium a nemzetközi közjogra tekintettel akkor igazolhatja az Unió és az EGT versenyszabályainak alkalmazását, ha előre látható, hogy a vitatott magatartás a belső piacon vagy az EGT-ben azonnali és jelentős hatást fejt ki (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 49. pont; lásd még ebben az értelemben: 1999. március 25-i Gencor kontra Bizottság ítélet, T-102/96, EU:T:1999:65, 90. pont).

162 A jelen ügyben a felperesek vitatják mind a szóban forgó hatás relevanciáját (lásd a lenti 163–179. pontot), mind annak előre látható jellegét (lásd a lenti 183–200. pontot), jelentős jellegét (lásd a lenti 201–216. pontot), valamint azonnali jellegét (lásd a lenti 217–226. pontot).

– *A szóban forgó hatás relevanciájáról*

163 Az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy az a tény, hogy egy megállapodásban vagy összehangolt magatartásban részt vevő vállalkozás harmadik államban rendelkezik székhellyel, nem akadálya az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke alkalmazásának, amennyiben e megállapodás vagy magatartás hatást fejt ki a belső piacon, illetve az EGT-n belül (lásd ebben az értelemben: 1971. november 25-i Béguelin Import ítélet, 22/71, EU:C:1971:113, 11. pont).

164 A minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazásának pontosan az a célja, hogy szankcionálja azokat a magatartásokat, amelyeket kétségkívül nem az EGT területén tanúsítottak, viszont amelyek versenyellenes hatásait a belső piacon vagy az EGT-n belül is érzékelni lehet (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 45. pont).

165 E kritérium nem követeli meg annak bizonyítását, hogy a vitatott magatartás olyan hatásokat váltott ki, amelyek ténylegesen bekövetkeztek a belső piacon vagy az EGT-n belül. Éppen ellenkezőleg, az ítélkezési gyakorlat szerint elegendő e magatartásnak a versenyre gyakorolt valószínű hatásait figyelembe venni (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 51. pont).

166 A Bizottság feladata ugyanis, hogy biztosítsa a verseny védelmét a belső piacon vagy az EGT-n belül a hatékony működését érintő fenyegetésekkel szemben.

167 Olyan magatartás esetén, amelyről a Bizottság a jelen ügyhöz hasonlóan úgy ítélte meg, hogy az a belső piacon vagy az EGT-n belül fennálló verseny tekintetében olyan károssági fokot mutat, hogy az az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke értelmében vett „cél általi” versenykorlátozásnak minősíthető, a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása – amint abban végeredményben a felperesek is egyetértenek – sem igényelheti a konkrét hatások bizonyítását, mint ahogy azt valamely magatartás e rendelkezések értelmében vett „hatás általi” versenykorlátozásnak minősítése feltételezi.

168 E tekintetben a felperesekhez hasonlóan emlékeztetni kell arra, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumot az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének szövege tartalmazza, amelyek azon megállapodások és magatartások szankcionálására irányulnak, amelyek a versenyt korlátozzák a belső piacon, illetve az EGT-n belül. E rendelkezések ugyanis megtiltják a vállalkozások olyan megállapodásait és magatartását, amelyek célja vagy hatása a „belső piacon belüli”, illetve „az [EGT-Megállapodás] hatálya alá tartozó területen” fennálló verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 42. pont).

169 Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a versenykorlátozó cél és hatás feltételeinek nem egyszerre, hanem vagylagosan kell fennállniuk annak mérlegelése során, hogy valamely magatartás az EUMSZ 101. cikkben és az EGT-Megállapodás 53. cikkében foglalt tilalom hatálya alá tartozik-e (lásd ebben az értelemben: 2009. június 4-i T-Mobile Netherlands és társai ítélet, C-8/08, EU:C:2009:343, 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

170 Ebből következik, amint arra a Bizottság a megtámadott határozat (917) preambulumbekezdésében rámutatott, hogy felesleges figyelembe venni a vitatott magatartás konkrét hatásait, ha annak versenyellenes célja már megállapítást nyert (lásd ebben az értelemben: 1966. július 13-i Consten és Grundig kontra Bizottság ítélet, 56/64 és 58/64, EU:C:1966:41, 496. o.; 2009. október 6-i GlaxoSmithKline Services és társai kontra Bizottság és társai ítélet, C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P és C-519/06 P, EU:C:2009:610, 55. pont).

171 E körülmények között a minősített hatásokon alapuló kritérium olyan értelmezése, hogy az megköveteli a vitatott magatartás konkrét hatásainak bizonyítását, még ha „cél általi” versenykorlátozásról van is szó, az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására vonatkozó bizottsági hatáskört olyan feltételtől tenné függővé, amelynek nincs alapja e rendelkezések szövegében.

172 A felperesek mindamellett nem kifogásolhatják, hogy a Bizottság elmulasztotta a szóban forgó hatás megfelelő elemzését.

173 A megtámadott határozat (1045) preambulumbekezdésében ugyanis a Bizottság lényegében úgy ítélte meg, hogy az egységes és folyamatos jogsértés, amennyiben a bejövő útvonalakra vonatkozott, növelheti a pótdíjak összegét, következésképpen pedig a bejövő árufuvarozási szolgáltatások teljes árát, és hogy a szállítmányozók ezt a többletköltséget az EGT-ben letelepedett feladókra hárították át, akiknek az általuk vásárolt árukért magasabb árat kellett fizetniük, mint amelyet az említett jogsértés hiányában számítottak volna fel nekik.

174 A felperesek állításával ellentétben nem állapítható meg, hogy e hatás irreleváns a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása szempontjából azon az alapon, hogy nem volt kifejezetten érzékelhető a belső piacon fennálló versenyt illetően.

175 E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy a felperesek nem fejtik ki, hogy mit akarnak mondani ezzel az érveléssel.

176 Másodszor, még ha feltételezzük is, hogy a felperesek érvelését úgy kell értelmezni, hogy a vitatott magatartás, amennyiben az a bejövő útvonalakra vonatkozott, nem volt alkalmas arra, hogy korlátozza a versenyt az EGT-ben, mivel csak azon harmadik országokban valósult meg, ahol az eljárás alá vont fuvarozóktól bejövő áruszállítási szolgáltatásokat vásárló szállítmányozók székhelye volt, meg kell jegyezni, hogy a felperesek tévednek.

177 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumot azon gazdasági és jogi háttérre tekintettel kell alkalmazni, amelybe a szóban forgó magatartás illeszkedik (lásd ebben az értelemben: 1971. november 25-i Béguelin Import ítélet, 22/71, EU:C:1971:113, 13. pont).

178 A jelen ügyben a megtámadott határozat (14), (17) és (70) preambulumbekezdéséből, valamint a feleknek a Törvényszék pervezető intézkedéseire adott válaszaiból kitűnik, hogy a fuvarozók kizárólag vagy szinte kizárólag a szállítmányozóknak értékesítik az áruszállítási szolgáltatásaikat. Márpedig a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokat illetően ezen értékesítések szinte mindegyike a szóban forgó útvonalak kiindulópontján történik, az EGT-n kívül, ahol az említett szállítmányozók székhelye található. A keresetlevélből ugyanis kitűnik, hogy 2004. május 1. és 2006. február 14. között a felperesek a bejövő árufuvarozási szolgáltatásaiknak csak elhanyagolható részét értékesítették az EGT-ben található ügyfelek részére.

179 Meg kell azonban jegyezni, hogy bár a szállítmányozók e szolgáltatásokat igénybe veszik, ezt többek között közvetítőként teszik, annak érdekében, hogy azokat egy olyan szolgáltatáscsomagban összesítsék, amelynek célja fogalmilag az áruk feladók nevében történő integrált fuvarozásának megszervezése az EGT területére. Amint az a megtámadott határozat (70) preambulumbekezdéséből kitűnik, a feladók lehetnek többek között a szállított áruk vevői vagy tulajdonosai. Legalábbis valószínű tehát, hogy az EGT-ben van a székhelyük.

180 Ebből következik, hogy amennyiben a szállítmányozók továbbhárítják a szolgáltatáscsomagjaik árában a vitatott kartellből eredő esetleges többletköltséget, az egységes és folyamatos jogsértés, amennyiben az a bejövő útvonalakat érinti, többek között a szállítmányozók által az említett feladók ügyfélkörének megszerzése érdekében folytatott versenyre gyakorolhat hatást, és ebből következően a szóban forgó hatás a belső piacon vagy az EGT-n belül valósulhat meg.

181 Következésképpen az a többletköltség, amelyet a feladóknak esetlegesen meg kellett fizetniük, és az EGT-be importált áruk abból potenciálisan következő drágulása a vitatott magatartás által kiváltott azon hatások közé tartozik, amelyekre a Bizottság a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása érdekében támaszkodott.

182 A fenti 161. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően tehát az a kérdés, hogy ez a hatás a megkövetelt módon előre látható, jelentős és azonnali-e.

– *A szóban forgó hatás előreláthatóságáról*

183 Az előreláthatóság követelménye arra irányul, hogy biztosítsa a jogbiztonságot annak garantálásával, hogy az érintett vállalkozásokat ne lehessen szankcionálni azon hatások miatt, amelyek kétségtelenül a magatartásukból következnek, de amelyek bekövetkezésére észszerűen nem számíthattak (lásd ebben az értelemben: Kokott főtanácsnok Otis Gesellschaft és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-435/18, EU:C:2019:651, 83. pont).

184 Ily módon megfelelnek az előreláthatóság követelményének azok a hatások, amelyek felmerülésével a szóban forgó kartell résztvevői általános élettapasztalatuk alapján észszerűen számolhatnak, ellentétben azokkal a hatásokkal, amelyek a körülmények teljes mértékben szokatlan láncolatát képezik, és ezzel atipikus okozati folyamat eredményeként alakulnak ki (lásd ebben az értelemben: Kokott főtanácsnok Kone és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-557/12, EU:C:2014:45, 42. pont).

185 Márpedig a megtámadott határozat (846), (909), (1199) és (1208) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a jelen ügy horizontális ármegállapítással kapcsolatos összejátszásra irányuló magatartásra vonatkozik, amely – a tapasztalatok szerint – többek között az árak olyan növekedésével jár, amely a forrásoknak különösen a fogyasztók hátrányára való kedvezőtlen elosztását eredményezi (lásd ebben az értelemben: 2014. szeptember 11-i CB kontra Bizottság ítélet, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, 51. pont).

186 A megtámadott határozat (846), (909), (1199) és (1208) preambulumbekezdéséből az is kitűnik, hogy ez a magatartás az FSC-vel, az SSC-vel és a jutalékfizetés megtagadásával volt kapcsolatos.

187 A jelen ügyben tehát az eljárás alá vont fuvarozók számára előre látható volt, hogy az FSC és az SSC horizontális rögzítése azok szintjének növekedésével jár. Amint az a megtámadott határozat (874), (879) és (899) preambulumbekezdéséből kitűnik, a jutalékfizetés megtagadása erősíthette e növekedést. Az ugyanis a szállítmányozók számára a pótdíjakra adott árengedmények nyújtásának összehangolt megtagadásaként értelmezhető, és ily módon arra irányult, hogy lehetővé tegye az eljárás alá vont fuvarozók számára, hogy „ellenőrzés alatt tarthassák azt a díjszabással kapcsolatos bizonytalanságot, amelyet [a szállítmányozókkal folytatott tárgyalások keretében] a jutalékfizetéssel kapcsolatos verseny hozhatott volna létre” (az említett határozat (874) preambulumbekezdése), és ezáltal kivonják a verseny alól a pótdíjakat (e határozat (879) preambulumbekezdése).

188 Márpedig a megtámadott határozat (17) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az árufuvarozási szolgáltatások ára a díjakból és a pótdíjakból – köztük az FSC-ből és az SSC-ből – áll. Hacsak nem úgy tekintjük, hogy az FSC és az SSC emelését a kellően valószínű vízágyhatás eredményeként ellensúlyozza a díjak és más pótdíjak megfelelő csökkenése, az ilyen emelés főszabály szerint alkalmas volt arra, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások teljes árának emelkedését eredményezze.

189 Márpedig a felperesek nem bizonyították, hogy a vízágyhatás olyan mértékben valószínű, hogy előre nem láthatóvá teszi a szóban forgó hatást.

190 A felperesek ugyanis a „közgazdaságtanra” való homályos utalásra, és az ötödik jogalap harmadik részében a szakértő Bizottság előtti meghallgatáson tett szóbeli nyilatkozatára való hivatkozásra szorítkoznak. Márpedig először is, e nyilatkozathoz nem csatolták sem az alapját képező tanulmányt, sem az annak alapjául szolgáló nyers adatokat, amelyek lehetővé tették volna a

Törvényszék számára a nyilatkozat elfogadhatóságának vizsgálatát. Másodszor, az említett nyilatkozat olyan módszeren alapul, amely nehezen egyeztethető össze a megtámadott határozatban meghatározott egységes és folyamatos jogsértés terjedelmével. Az említett nyilatkozat alapjául szolgáló „különbségen belüli különbség” módszere ugyanis a számlázott árak alakulását hasonlítja össze azokon az útvonalakon, amelyeket „feltehetően érintettek a megbeszélések, és azokon az útvonalakon, amelyekről ismert, hogy azokat semmilyen megbeszélés nem érintette”, amelyeket végeredményben nem jelölt meg. Ezzel szemben a megtámadott határozat (889) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy az FSC és az SSC „általánosan alkalmazandó intézkedések voltak, amelyek nem egyetlen útvonalra vonatkoztak”, és „az volt a céljuk, hogy azokat világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák, ideértve […] az EGT-be irányuló útvonalakat is”. Harmadszor meg kell állapítani, hogy az említett nyilatkozat az AF-re és kisebb mértékben a KLM-re vonatkozik. Márpedig, ha a szóban forgó nyilatkozat a jelen ügyben a vízágyhatás fennállását állapítja meg, ez csak azért van így, mert az AF és a KLM által kiszámlázott díjak kellően rugalmasak voltak, és kellő gyorsasággal csökkenhettek az FSC és az SSC bármely emelkedésének semlegesítése érdekében. Ezzel szemben a felperesek megjegyezték, hogy „a légi árufuvarozási díjakat legalább hat hónapra előre rögzítik, [és hogy] a fuvarozók a megnövekedett üzemanyagköltségeket egy kiegészítő díj (az FSC) révén kompenzálják, amelyet gyorsabban lehet kiigazítani, hogy tükrözze az üzemanyagárak ingadozását”.

191 E körülmények között a vitatott kartell résztvevői észszerűen előre láthatták, hogy az egységes és folyamatos jogsértés, amennyiben az a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozik, az árufuvarozási szolgáltatások árának emelkedésével jár a bejövő útvonalakon.

192 A kérdés tehát az, hogy az eljárás alá vont fuvarozók számára előre látható volt-e, hogy a szállítmányozók ezt a többletköltséget a saját ügyfeleikre, azaz a feladókra át fogják hárítani.

193 E tekintetben a megtámadott határozat (14) és (70) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az árufuvarozási szolgáltatások ára a szállítmányozók számára inputot képez. Változó költségről van szó, amelynek növekedése főszabály szerint növeli azt a határköltséget, amelyre tekintettel a szállítmányozók meghatározzák a saját áraikat.

194 A felperesek egyetlen olyan bizonyítékot sem terjesztenek elő, amely alátámasztaná, hogy a jelen ügy körülményei nem igazán segítették elő az egységes és folyamatos jogsértésből eredő többletköltségek *downstream* áthárítását a feladókra a bejövő útvonalakon.

195 E körülmények között észszerűen előre látható volt az eljárás alá vont fuvarozók számára, hogy a szállítmányozók e többletköltséget át fogják hárítani a feladókra a szállítmányozási szolgáltatások árának emelése révén.

196 Márpedig, amint az a megtámadott határozat (70) és (1031) preambulumbekezdéséből kitűnik, azon áruk ára, amelyek szállítmányozói általában a feladók nevében megszervezik az integrált szállítást, magában foglalja a szállítmányozási szolgáltatások, és különösen az árufuvarozási szolgáltatások árát, amelyek annak alkotóelemét képezik.

197 A fentiekre tekintettel az eljárás alá vont fuvarozók számára tehát előre látható volt, hogy az egységes és folyamatos jogsértés, amennyiben az a bejövő útvonalakra vonatkozik, az importált áruk árának emelkedésével jár.

198 A fenti 179. pontban kifejtett indokok alapján az eljárás alá vont fuvarozók számára ugyanígy előre látható volt, hogy – amint az a megtámadott határozat (1045) preambulumbekezdéséből kitűnik – ez a hatás az EGT-ben valósul meg.

199 Mivel a szóban forgó hatás a dolgok szokásos menetének részét képezte és gazdaságilag racionális volt ahhoz, hogy azt előre láthassák, egyáltalán nem volt szükséges, hogy a felperesek az áruk importjának piacán vagy viszonteladásuk *downstream* piacán tevékenykedjenek.

200 Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság megfelelően bizonyította, hogy a szóban forgó hatás a megkövetelt módon előre látható volt.

– *A szóban forgó hatás jelentős jellegéről*

201 A vitatott magatartás által kiváltott hatások jelentős jellegét az ügy valamennyi releváns körülményére tekintettel kell értékelni. E körülmények közé tartozik többek között a jogsértés időtartama, jellege és terjedelme. Más körülmények, mint az e magatartásban részt vevő vállalkozások mérete, szintén relevánsak lehetnek (lásd ebben az értelemben: 2015. szeptember 9-i Toshiba kontra Bizottság ítélet, T-104/13, EU:T:2015:610, 159. pont; 2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 112. pont).

202 Amennyiben a vizsgált hatás a kartellel érintett szolgáltatásból származó vagy azt tartalmazó végleges áru vagy szolgáltatás árának emelkedéséből ered, a kartellel érintett szolgáltatás által a végleges áru vagy szolgáltatás árában képviselt arányt is figyelembe lehet venni.

203 A jelen ügyben a releváns körülmények összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy a szóban forgó hatás, amely az EGT-be importált áruk árának növekedésével jár, jelentős jellegű.

204 Először ugyanis a megtámadott határozat (1146) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az egységes és folyamatos jogsértés időtartama 21 hónap, amennyiben az Unió–harmadik ország útvonalakra vonatkozott, és 8 hónap, amennyiben az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakra vonatkozott. E határozat (1215) és (1217) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy ez volt az eljárás alá vont valamennyi fuvarozó részvételének időtartama is, a Lufthansa Cargo és a Swiss kivételével.

205 Másodszor, ami a jogsértés terjedelmét illeti, a megtámadott határozat (889) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az FSC és az SSC „általánosan alkalmazandó intézkedések voltak, amelyek nem egyetlen útvonalra vonatkoztak”, és „az volt a céljuk, hogy azokat világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák, ideértve […] az EGT-be irányuló útvonalakat is”.

206 Harmadszor, a jogsértés jellegét illetően a megtámadott határozat (1030) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az egységes és folyamatos jogsértés célja az eljárás alá vont fuvarozók közötti verseny korlátozása volt, többek között az EGT–harmadik ország útvonalakon. Az említett határozat (1208) preambulumbekezdésében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy „a különböző árösszetevők, köztük egyes pótdíjak rögzítése a verseny egyik legsúlyosabb korlátozását jelenti”, és következésképpen úgy ítélte meg, hogy az egységes és folyamatos jogsértés a 2006. évi iránymutatásban előírt „legmagasabb szintű” súlyossági együttható alkalmazását indokolja.

207 A teljesség kedvéért, ami a kartellel érintett szolgáltatás árának az abból származó vagy azt tartalmazó áruban vagy szolgáltatásban képviselt arányát illeti, meg kell jegyezni, hogy ellentétben azzal, amit a felperesek állítanak, a pótdíjak a jogsértés időszakában az árufuvarozási szolgáltatások teljes árának jelentős részét képviselték.

208 Ily módon a Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics (hongkongi szállítmányozási és logisztikai szövetség) által a hongkongi Board of Airline Representatives (légitársaságok képviselőinek szövetsége, a továbbiakban BAR) teherszállítási albizottságának (a továbbiakban: SCC) elnökéhez intézett 2005. július 8-i levélből kitűnik, hogy a pótdíjak a szállítmányozók által megvásárolandó légi fuvarlevelek teljes árának „igen jelentős részét” teszik ki. Ehhez hasonlóan a felperesek a Törvényszékhez benyújtott beadványaikban jelezték, hogy a pótdíjak az árufuvarozási szolgáltatások árának 5–30%-át teszik ki. Amint az a keresetlevél A.109. mellékletében bemutatott táblázatokból és ábrából kitűnik, ez az arány abban az időszakban érte el a legmagasabb szintjét, amelynek során a Bizottság megállapította az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését a bejövő útvonalakon, azaz a 21,7%-ot 2004-ben és a 29,8%-ot 2005-ben.

209 Márpedig, amint az a megtámadott határozat (1031) preambulumbekezdéséből kitűnik, az árufuvarozási szolgáltatások ára maga is „a szállított áruk árának fontos eleme, amely hatással van az értékesítésükre”.

210 Továbbra is a teljesség kedvéért, a vitatott magatartásban részt vevő vállalkozások méretét illetően a megtámadott határozat (1209) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az eljárás alá vont fuvarozók összesített piaci részesedése a „világpiacon” 2005-ben 34% volt, és az „legalább ugyanilyen nagy volt az [EGT–harmadik ország] útvonalakon nyújtott […] árufuvarozási szolgáltatások […] esetében”, amelyek magukban foglalják mind a kimenő útvonalakat, mind a bejövő útvonalakat. Egyébként maguk a felperesek is jelentős forgalmat valósítottak meg a jogsértési időszak alatt a bejövő útvonalakon, 2005-ben több mint 119 000 000 euró összegben.

211 A felperesek egyetlen olyan érvet sem adnak elő, amely kétségbe vonhatná a tervezett hatás jelentős jellegét.

212 Először is, a felpereseknek a vízágyhatás elméletére alapított érvét a Törvényszék a fenti 188. és 190. pontban már elutasította.

213 Másodszor, ami a felperesek azon érvét illeti, miszerint az eljárás alá vont fuvarozók a Hongkongból, Thaiföldről, Japánból és az Egyesült Államokból induló útvonalakon az FSC-t és az SSC-t a verseny alatti szinten állapították meg annak érdekében, hogy ezzel az EGT-be importált termékek versenyképességét javítsák, ne pedig korlátozzák, emlékeztetni kell arra, hogy főszabály szerint a kérelmének alátámasztása érdekében bizonyos tényeket állító személynek kell e tények valóságtartalmát illetően bizonyítékkal szolgálnia (2008. január 25-i Provincia di Ascoli Piceno és Comune di Monte Urano kontra Apache Footwear és társai végzés, C-464/07 P(I), nem tették közzé, EU:C:2008:49, 9. pont; lásd még ebben az értelemben: 2001. március 6-i Connolly kontra Bizottság ítélet, C-274/99 P, EU:C:2001:127, 113. pont).

214 Márpedig a felperesek nem szolgáltattak semmilyen bizonyítékot annak alátámasztására, hogy az eljárás alá vont fuvarozók a Hongkongból, Thaiföldről és Japánból induló útvonalakon a verseny alatti szinten rögzítették az FSC-t és az SSC-t. Az Egyesült Államokból induló útvonalakkal kapcsolatban a felperesek csupán arra hivatkoznak, hogy a kapcsolatok, amelyekben részt vettek, „az FSC esetében az euró és az amerikai dollár között 1:1 átváltási árfolyamot tartottak fenn, ami

17%-os csökkenést eredményezett, figyelembe véve a dollár euróval szembeni leértékelődését”. A felperesek azonban egyáltalán nem bizonyítják, hogy az ebből következő FSC-szint verseny alatti lett volna.

215 Nem lehet tehát úgy tekinteni, hogy valószínű, hogy az eljárás alá vont fuvarozók a Hongkongból, Thaiföldről, Japánból és az Egyesült Államokból induló útvonalakon verseny alatti szinten rögzítették az FSC-t és az SSC-t, oly módon, hogy javították, nem pedig korlátozták az EGT-be importált termékek versenyképességét.

216 Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság megfelelően bizonyította, hogy a szóban forgó hatás a megkövetelt jelentős jelleggel rendelkezett.

– *A szóban forgó hatás azonnali jellegéről*

217 A vitatott magatartás által kiváltott hatások azonnaliságának követelménye a szóban forgó magatartás és a vizsgált hatás közötti okozati összefüggésre vonatkozik. E követelmény célja annak biztosítása, hogy a Bizottság az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására vonatkozó hatáskörének igazolása érdekében ne hivatkozhasson az összes lehetséges hatásra, sem olyan nagyon távoli hatásokra, amelyek e magatartásból a *conditio sine qua non* alapján eredhetnek (lásd ebben az értelemben: Kokott főtanácsnok Kone és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-557/12, EU:C:2014:45, 33. és 34. pont).

218 Az azonnali okozati összefüggés azonban nem tévesztendő össze a kizárólagos okozati összefüggéssel, amely az okozati összefüggés megszakadásának szisztematikus és abszolút megállapítását követeli meg abban az esetben, ha valamely harmadik személy tevékenysége hozzájárult a szóban forgó hatások bekövetkezéséhez (lásd ebben az értelemben: Kokott főtanácsnok Kone és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-557/12, EU:C:2014:45, 36. és 37. pont).

219 A jelen ügyben a szállítmányozók közreműködése, amelyekről előre látható volt, hogy teljesen önállóan áthárítják majd a feladókra azt a többletköltséget, amelyet nekik kellett fizetniük, vitathatatlanul olyan jellegű, hogy hozzájárult a szóban forgó hatás kialakulásához. E beavatkozás azonban önmagában nem volt alkalmas arra, hogy megtörje a vitatott magatartás és az említett hatás közötti okozati láncolatot, és így megfossza e hatást azonnali jellegétől.

220 Éppen ellenkezőleg, amennyiben nem felróható, hanem objektíven következik a szóban forgó kartellből a piac rendes működésének megfelelően, az ilyen beavatkozás nem szakítja meg az okozati láncolatot (lásd ebben az értelemben: 2005. december 14-i CD Cartondruck kontra Tanács és Bizottság ítélet, T-320/00, nem tették közzé, EU:T:2005:452, 172–182. pont), hanem követi azt (lásd ebben az értelemben: Kokott főtanácsnok Kone és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-557/12, EU:C:2014:45, 37. pont).

221 Márpedig a jelen ügyben a felperesek nem bizonyítják, és még csak nem is állítják, hogy a többletköltségnek az EGT-ben letelepedett feladókra való előre látható áthárítása felróható, vagy idegen a piac rendes működésétől.

222 Ebből következik, hogy a szóban forgó hatás a megkövetelt azonnali jelleget mutatja.

223 E következtetést nem kérdőjelezheti meg a felperesek által a tárgyaláson hivatkozott azon érv sem, amely szerint ahhoz, hogy érintse az „EGT-n belüli fogyasztókat”, akikre a Bizottság a megtámadott határozat (1045) preambulumbekezdésében hivatkozik, e többletköltségnek „közvetítők hosszú láncán” kellett áthaladnia, köztük a feladókon, a szállítmányozókon és az importőrökön. Ez az érv ugyanis két téves előfeltevésen alapul.

224 A szóban forgó előfeltevések közül az első az, hogy a megtámadott határozat (1045) preambulumbekezdésében hivatkozott „EGT-n belüli fogyasztók” a végső fogyasztók, azaz azok a természetes személyek, akik szakmai vagy üzleti tevékenységük körén kívül eső célból járnak el. A fogyasztó fogalma a versenyjogban nem kizárólag a végső fogyasztókra, hanem a vitatott magatartás tárgyát képező termékek vagy szolgáltatások közvetlen vagy közvetett felhasználóinak összességére vonatkozik (lásd ebben az értelemben: Mengozzi főtanácsnok MasterCard és társai kontra Bizottság ügyre vonatkozó indítványa, C-382/12 P, EU:C:2014:42,156. pont).

225 A megtámadott határozat (70) preambulumbekezdéséből – amelynek megalapozottságát a felperesek érdemben nem vitatták – kitűnik, hogy „a feladók lehetnek a kereskedelem tárgyát képező áruk vevői vagy eladói, illetve az olyan áruk tulajdonosai, amelyeket rövid időn belül viszonylag nagy távolságra kell szállítani”. Beadványaiban a Bizottság kifejtette, hogy ezek az áruk közvetlen fogyasztás céljából vagy más termékek előállítása érdekében inputokként importálhatók. Márpedig, ami a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokat illeti, előfordulhat, hogy ezek a feladók – amint arra a Bizottság helyesen rámutat – az EGT-ben vannak letelepedve. A megtámadott határozat (1045) preambulumbekezdésében szereplő, az „EGT-n belüli fogyasztókra” való hivatkozást tehát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja a feladókat is.

226 A szóban forgó előfeltevések közül a második az, hogy még ha a megtámadott határozat (1045) preambulumbekezdésében az „EGT-n belüli fogyasztókra” való hivatkozás csak a végső fogyasztókat foglalja is magában, ez utóbbiak az importált árukat csak „közvetítők hosszú láncának” beavatkozását követően szerezhetik meg. Márpedig a végső fogyasztók ezen árukat közvetlenül a feladótól is megvásárolhatják.

227 A fentiekből következik, hogy a szóban forgó hatás a megkövetelt módon előre látható, lényeges és azonnali, és hogy megalapozott az első indok, amelyre a Bizottság a minősített hatásokon alapuló kritérium teljesülésének megállapításakor támaszkodott. Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság nem követett el hibát, amikor megállapította, hogy az említett kritérium az elkülönülten figyelembe vett, a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó összehangolás tekintetében teljesült, anélkül hogy meg kellene vizsgálni a megtámadott határozat (1045) preambulumbekezdésében szereplő második indok megalapozottságát.

ii) Az egységes és folyamatos jogsértés egészének hatásairól

228 Először is emlékeztetni kell arra, hogy ellentétben azzal, amit a felperesek a válaszban sugallnak, semmi nem tiltja annak értékelését, hogy a Bizottság rendelkezik-e az ahhoz szükséges joghatósággal, hogy az egyes esetekben az uniós versenyjogot alkalmazza a szóban forgó vállalkozás vagy vállalkozások összességében vizsgált magatartása tekintetében (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 50. pont).

229 Az ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 101. cikk akkor alkalmazható az azonos versenyellenes célt szolgáló magatartásokra és megállapodásokra, ha előre látható, hogy e magatartások és megállapodások együttesen azonnali és jelentős hatásokat fejtenek ki a belső piacon. Nem lehet ugyanis megengedni a vállalkozások számára, hogy kivonják magukat az uniós versenyjog szabályainak alkalmazása alól azáltal, hogy olyan, azonos célra irányuló különböző magatartásokat kombinálnak, amelyek elszigetelten vizsgálva nem alkalmasak arra, hogy azonnali és jelentős hatást váltsanak ki az említett piacon, de együttesen alkalmasak ilyen hatás kiváltására (2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 106. pont).

230 A Bizottság ily módon alapíthatja az EUMSZ 101. cikk vitatott határozatban megállapított egységes és folyamatos jogsértésre való alkalmazására vonatkozó joghatóságát e jogsértés belső piacra gyakorolt előre látható, azonnali és jelentős hatásaira (2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 105. pont).

231 E megfontolások értelemszerűen érvényesek az EGT-Megállapodás 53. cikkére is.

232 Márpedig a megtámadott határozat (869) preambulumbekezdésében a Bizottság a vitatott magatartást egységes és folyamatos jogsértésnek minősítette, ideértve a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó részét is. Amennyiben a felperesek általában vitatják e minősítést, valamint az EGT-n belüli verseny korlátozására irányuló egységes versenyellenes cél fennállásának megállapítását, amelyen e minősítés alapul, érveiket a Törvényszék az e kérdésre vonatkozó harmadik jogalap keretében fogja megvizsgálni.

233 A megtámadott határozat (1046) preambulumbekezdésében a Bizottság – amint az a Törvényszék írásbeli és szóbeli kérdéseire adott válaszaiból kitűnik – egészében vizsgálta e jogsértés hatásait. Ily módon többek között megállapította, hogy a vizsgálata „világszinten végrehajtott kartellt” tárt fel, amelynek „a bejövő útvonalakra vonatkozó […] megállapodásai szerves részét képezik az EUMSZ 101. cikkbe és az EGT-Megállapodás 53. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértésnek”. Hozzátette, hogy „a pótdíjak világszinten történő egységes alkalmazása a [vitatott] kartell kulcsfontosságú eleme volt”. Amint azt a Bizottság a Törvényszék írásbeli kérdéseire adott válaszában kifejtette, a pótdíjak egységes alkalmazása az azon kockázat semlegesítésére irányuló átfogó stratégiába illeszkedik, hogy a szállítmányozók megkerülhetik e kartell hatásait azzal, hogy olyan közvetett útvonalakat választanak, amelyek nem tartoznak az összehangolt pótdíjak hatálya alá, annak érdekében, hogy az árukat a kiindulási helyről a rendeltetési helyre szállítsák. Ennek oka – amint az a megtámadott határozat (72) preambulumbekezdéséből kitűnik – az, hogy „az időtényező kevésbé fontos az [árufuvarozás], mint az utasszállítás esetében”, így az árufuvarozást „több állomással is lehet végezni”, következésképpen a közvetett útvonalak helyettesíthetik a közvetlen útvonalakat.

234 E körülmények között a Bizottság megalapozottan hivatkozik arra, hogy annak megtiltása számára, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumot alkalmazza a vitatott magatartás egészére, azzal a kockázattal járna, hogy az EGT-n belüli piac szerkezetét érinteni képes átfogó versenyellenes magatartást mesterségesen feldarabolják egy sor olyan különálló magatartásra, amelyek részben vagy egészben kikerülhetnek az Unió joghatósága alól (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 57. pont). Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (1046) preambulumbekezdésében megvizsgálhatta az egységes és folyamatos jogsértés egészének hatásait.

235 Márpedig az olyan megállapodásokat és magatartásokat illetően, amelyek célja először is az volt, hogy legalább az Unióban, az EGT-ben és Svájcban korlátozzák a versenyt (e határozat (903) preambulumbekezdése), és amelyek másodszor a jelentős piaci részesedéssel rendelkező fuvarozókat egyesítették (az említett határozat (1209) preambulumbekezdése), harmadszor pedig egy jelentős részük több mint hat éven keresztül érintette az EGT-n belüli útvonalakat (ugyanezen határozat (1146) preambulumbekezdése), aligha kétséges, hogy előre látható volt, hogy az egységes és folyamatos jogsértés egészében véve azonnali és jelentős hatásokat fejt ki a belső piacon vagy az EGT-ben.

236 Ebből következik, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (1046) preambulumbekezdésében azt is megalapozottan állapította meg, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium az egységes és folyamatos jogsértés egésze tekintetében teljesül.

237 Mivel a Bizottság ily módon kellőképpen bizonyította, hogy előre látható volt, hogy a vitatott magatartás jelentős és azonnali hatást gyakorol az EGT-ben, a jelen kifogást, és következésképpen a jelen részt teljes egészében el kell utasítani, anélkül hogy meg kellene vizsgálni a végrehajtási kritérium alkalmazása során elkövetett hibákra alapított kifogást.

b) A második jogalap második, az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakra vonatkozó részéről

238 A felperesek előadják, hogy az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 11. cikkének (2) bekezdése fenntartja a svájci hatóságok számára a joghatóságot arra, hogy megállapítsák és szankcionálják az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon a versenyszabályok megsértését.

239 Márpedig a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében a Bizottság megállapította az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon. A Svájci Államszövetség, mivel nem részese az EGT-Megállapodásnak, szükségszerűen az e cikk értelmében vett „harmadik ország”. A megtámadott határozat rendelkező része 1. cikkének (3) bekezdése tehát jogellenes, mivel sérti az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 11. cikkének (2) bekezdését.

240 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

241 Meg kell határozni, hogy – amint azt a felperesek állítják – a Bizottság a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében megállapította-e az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon, és adott esetben ezáltal túllépte-e az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás alapján ráruházott joghatóság határait.

242 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a hatékony bírói jogvédelem elve az uniós jog egyik általános elve, amely jelenleg a Charta 47. cikkében nyer kifejezést. Ez az elv, amely az uniós jogban megfelel az EJEE 6. cikke (1) bekezdésének, megköveteli, hogy a Bizottság által elfogadott, a versenyszabályok megsértését megállapító határozat rendelkező része különösen egyértelmű és pontos legyen, valamint hogy a felelősnek tartott és szankcionált vállalkozásoknak lehetőségük legyen megérteni és vitatni e felelősség megállapítását, valamint e szankciók – ahogy azok az említett rendelkező rész szövegéből kitűnnek – kiszabását (lásd: 2015. december 16-i Martinair Holland kontra Bizottság ítélet, T-67/11, EU:T:2015:984, 31. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

243 A Bizottság ugyanis határozatai rendelkező részében jelöli meg azoknak a jogsértéseknek a jellegét és terjedelmét, amelyeket szankcionál. Konkrétan a szankcionált jogsértések terjedelmét és jellegét illetően így főszabály szerint a rendelkező rész, és nem az indokolás a mérvadó. Kizárólag abban az esetben kell a határozat rendelkező részét az indokolás alapján értelmezni, ha a rendelkező részben használt kifejezések nem egyértelműek (lásd: 2015. december 16-i Martinair Holland kontra Bizottság ítélet, T-67/11, EU:T:2015:984, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

244 A megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében a Bizottság megállapította, hogy az SAS és az SAS Cargo 2005. május 19. és 2006. február 14. között „megsértette az EGT-Megállapodás 53. cikkét az EGT-Megállapodásban részes, de nem tagállam országokban található repülőterek és harmadik országokban található repülőterek közötti útvonalak tekintetében”. Ezen útvonalak közé nem számította be kifejezetten az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakat, és nem is zárta ki azokat kifejezetten.

245 Meg kell tehát vizsgálni, hogy a Svájci Államszövetség a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében hivatkozott „harmadik országok” közé tartozik-e.

246 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdése különbséget tesz az „EGT-Megállapodásban részes, de nem tagállam országok” és a harmadik országok között. Az igaz – amint arra a felperesek rámutatnak –, hogy a Svájci Államszövetség nem részese az EGT-Megállapodásnak, tehát az EGT-Megállapodáson kívüli harmadik országok közé tartozik.

247 Emlékeztetni kell ugyanakkor arra, hogy figyelemmel az uniós jogrend egységességének és koherenciájának követelményeire, vélelmezni kell, hogy az ugyanazon jogi aktusban használt ugyanazon kifejezések azonos jelentéssel bírnak.

248 Márpedig a megtámadott határozat 1. cikkének (2) bekezdésében a Bizottság az EUMSZ 101. cikk megsértését állapította meg „az Európai Unión belüli repülőterek és az EGT-n kívüli repülőterek közötti útvonalakon”. Ez a fogalom nem foglalja magában a Svájcban található repülőtereket, noha a Svájci Államszövetség nem részese az EGT-Megállapodásnak, és ezért a repülőtereit formálisan úgy kell tekinteni, hogy azok az „EGT-n kívül”, vagy másként fogalmazva e megállapodáshoz képest valamely harmadik országban találhatók. E repülőterek a megtámadott határozat 1. cikke (4) bekezdésének tárgyát képezik, amely megállapítja, hogy megsértették az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkét „az Európai Unión belüli repülőterek és a Svájcban lévő repülőterek közötti útvonalakon”.

249 A fenti 247. pontban felidézett elvnek megfelelően tehát vélelmezni kell, hogy a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében használt „harmadik országokban található repülőterek” kifejezésnek ugyanaz a jelentése, mint az e cikk (2) bekezdésében használt „EGT-n kívüli repülőterek” kifejezésnek, és ebből következően kizárja a Svájcban található repülőtereket.

250 Mivel a megtámadott határozat rendelkező részében semmi nem utal arra, hogy a Bizottság eltérő jelentést kívánt tulajdonítani a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében szereplő „harmadik ország” fogalmának, meg kell állapítani, hogy a „harmadik ország” e határozat 1. cikkének (3) bekezdésében szereplő fogalmából a Svájci Államszövetség ki van zárva.

251 Nem lehet tehát úgy tekinteni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében megállapította a felperesek felelősségét az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértése miatt az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon.

252 Mivel a megtámadott határozat rendelkező része nem kétséges értelmű, a Törvényszék kizárólag a teljesség kedvéért teszi hozzá, hogy e határozat indokolása nem mond ellent ennek a következtetésnek.

253 A megtámadott határozat (1146) preambulumbekezdésében a Bizottság jelezte, hogy az általa leírt „versenyellenes megállapodások” „az [Unióban] található repülőterek és az EGT-n kívüli repülőterek közötti légi közlekedést illetően” 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig megsértették az EUMSZ 101. cikket. A kapcsolódó 1514. lábjegyzetben a Bizottság az alábbiakat mondta ki: „E határozat alkalmazásában az »EGT-n kívüli repülőterek« a [Svájci Államszövetségtől] és az EGT-Megállapodás szerződő feleitől eltérő országokban található repülőtereket jelölik”.

254 Igaz, hogy amikor az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének terjedelmét ismertette a megtámadott határozat (1146) preambulumbekezdésében, a Bizottság nem az „EGT-n kívüli repülőterek” fogalmára, hanem a „harmadik országokban található repülőterek” fogalmára hivatkozott. Ebből azonban nem lehet azt a következtetést levonni, hogy a Bizottság eltérő jelentést kívánt tulajdonítani az EUMSZ 101. cikk alkalmazása szempontjából az „EGT-n kívüli repülőterek” fogalmának, illetve az EGT-Megállapodás 53. cikkének alkalmazása szempontjából a „harmadik országokban található repülőterek” fogalmának. Éppen ellenkezőleg, a Bizottság a megtámadott határozatban e két kifejezést felcserélhetően használta. Ily módon a megtámadott határozat (824) preambulumbekezdésében a Bizottság kiemelte, hogy „nem alkalmazza az EUMSZ 101. cikket az [Unió] repülőterei és harmadik országok repülőterei közötti légi közlekedésre vonatkozó azon versenyellenes megállapodásokra és magatartásokra, amelyekre 2004. május 1. előtt került sor”. Hasonlóképp, e határozat (1222) preambulumbekezdésében az SAS Consortium egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének megszűnését illetően a Bizottság az e rendelkezések alapján fennálló joghatóságára hivatkozott „az [Unió] és harmadik országok közötti útvonalak, valamint az Izland, Norvégia és Liechtenstein, illetve az EGT-n kívüli országok közötti útvonalak tekintetében”.

255 A megtámadott határozat indokolása tehát megerősíti, hogy a „harmadik országokban található repülőterek” és az „EGT-n kívüli repülőterek” fogalmának ugyanaz a jelentése. Az 1514. lábjegyzetben szereplő fogalommeghatározó rendelkezésnek megfelelően tehát úgy kell tekinteni, hogy a Svájcban található repülőterek mindkettőből ki vannak zárva.

256 A felperesek állításával ellentétben a megtámadott határozat (1194) és (1241) preambulumbekezdése nem szól más megoldás mellett. Kétségtelen, hogy e határozat (1194) preambulumbekezdésében a Bizottság „az [Unió] és Svájc közötti útvonalak kivételével az EGT és harmadik országok közötti útvonalakra” utalt. Ehhez hasonlóan e határozat (1241) preambulumbekezdésében „a harmadik országok felé fennálló útvonalakon történő eladások értékének meghatározása” keretében a Bizottság 50%-kal csökkentette az alapösszeget „az [Unió] és Svájc közötti útvonalak kivételével az EGT–harmadik ország útvonalakon, amelyek tekintetében [az EK–Svájc légi közlekedési] megállapodás alapján jár el”. Márpedig – amint arra lényegében a felperesek rámutatnak –, úgy lehetne tekinteni, hogy ha a Bizottság gondot fordított arra, hogy e preambulumbekezdésekbe beillessze az „Unió és Svájc közötti útvonalak kivételével” fordulatot, akkor ezt azért tette, mert úgy ítélte meg, hogy a Svájci Államszövetség a „harmadik ország” fogalma alá tartozik, amennyiben az EGT–harmadik ország útvonalakról van szó.

257 A Bizottság egyébiránt elismerte, hogy az értékesítések értékébe 262 084 eurót számolt bele a felperesek által 2005-ben az Unió–Svájc útvonalak kivételével az EGT-útvonalakon nyújtott árufuvarozási szolgáltatások értékesítése után. Álláspontja szerint ennek az az oka, hogy „sajnálatos módon” nem zárta ki ezt az összeget a felperesek által részére szolgáltatott számadatok közül.

258 Mindazonáltal a Bizottsághoz hasonlóan meg kell állapítani, hogy e tényezők kizárólag a bírság alapösszegének kiszámításakor figyelembe veendő bevételekre vonatkoznak, nem pedig az egységes és folyamatos jogsértés földrajzi kiterjedésének meghatározására, amelyről itt szó van.

259 A második részt, következésképpen pedig a jelen jogalapot tehát el kell utasítani.

3. Az azon magatartások értékelése során elkövetett hibára, amelyekben a felperesek részt vettek, valamint az azzal kapcsolatos értékelési hibára alapított, harmadik jogalapról, hogy e magatartások bizonyítják az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételüket, illetve az arról való tudomásukat

260 A jelen jogalap az azon magatartások értékelése során elkövetett hibákon és a pontosság hiányán alapul, amelyekben a felperesek részt vettek. Ez a jogalap tíz részből áll, amelyek közül az első az egységes és folyamatos jogsértés világszintű jellegének értékelésekor elkövetett hibákon, a második a Lufthansával kötött kétoldalú szövetséggel kapcsolatos magatartások értékelésekor elkövetett hibákon, a harmadik a Star Cargo szövetség keretében történt 1999. decemberi e-mail-váltás értékelésekor elkövetett hibákon, a negyedik a WOW szövetség körébe tartozó magatartások értékelésekor elkövetett hibákon, az ötödik a kapacitásfoglalási megállapodásoknak az egységes és folyamatos jogsértésbe való bevonásával kapcsolatos hibákon, a hatodik a harmadik országokban fenntartott kapcsolatok értékelésekor elkövetett hibákon, a hetedik a más fuvarozók felperesek magatartására vonatkozó feltételezéseinek értékelésekor elkövetett hibákon, a nyolcadik a néhány országban történt helyi és elkülönült eseményeknek az egységes és folyamatos jogsértésbe történő bevonásával kapcsolatos hibákon, a kilencedik a többi eljárás alá vont fuvarozó magatartásának felperesek általi ismeretének értékelésével kapcsolatos hibákon, a tizedik pedig a Bizottság által hivatkozott valószínűsítő körülmények csoportjának átfogó értékelése során elkövetett hibákon alapul.

261 A jelen ügyben a Törvényszék úgy véli, hogy célszerű először a jelen jogalap első négy részét, majd a jelen jogalap nyolcadik részét, végül pedig a jelen jogalap ötödik, hatodik, hetedik, kilencedik és tizedik részét megvizsgálni.

a) A világszintű egységes és folyamatos jogsértés megállapítása során elkövetett több jogellenességre alapított, első részről

262 A jelen rész keretében a felperesek kifejtik, hogy a Bizottság több jogsértést követett el a világszintű egységes és folyamatos jogsértés megállapítása során. E rész alátámasztása érdekében három kifogásra hivatkoznak. E kifogások közül az elsőt az indokolási kötelezettség megsértésére és az egységes és folyamatos jogsértés világszintű jellegével kapcsolatos téves megállapításokra, a másodikat a vitatott kartell „magján” vagy „szűk csoportján” kívül a szóban forgó jogsértés egységes jellegét illető téves megállapításokra, a harmadikat pedig a jogsértés folyamatos jellegével kapcsolatos téves megállapításokra alapítják.

1) Az indokolási kötelezettség megsértésére és az egységes és folyamatos jogsértés világszintű jellegére vonatkozó téves megállapításokra alapított, első kifogásról

263 A felperesek előadják, hogy a Bizottság tévedett, amikor arra a következtetésre jutott, hogy a megtámadott határozat 4. pontjában ismertetett magatartások világszintűek.

264 Mindenekelőtt a megtámadott határozat 1. cikkében szereplő azon következtetés, amely szerint a szóban forgó magatartások világszintű jogsértés körébe tartoznak, összeegyeztethetetlen azzal, hogy a Bizottság elismerte, hogy egyes országokra nem terjed ki az említett jogsértés, megsértve ezzel az EUMSZ 296. cikket.

265 Továbbá az a puszta tény, hogy az FSC és az SSC a fuvardíj szokásos összetevői, nem jelenti azt, hogy a szóban forgó magatartás kivétel nélkül érintette ezeket a pótdíjakat minden országban. A Bizottság egy korlátozott számú útvonalat érintő magatartásból nem következtethet világszintű kartell fennállására anélkül, hogy rendelkezne az összes többi útvonalat érintő magatartásokra utaló valószínűsítő körülményekkel. E tekintetben a felperesek kifogásolják a megtámadott határozat (889) preambulumbekezdésében szereplő megállapítást, amely szerint a pótdíjak általánosan alkalmazandó intézkedések, amelyek nem egyetlen útvonalra vonatkoznak.

266 Végül, ellentétben azzal, ami a megtámadott határozat (890) preambulumbekezdéséből kitűnik, pusztán az a tény, hogy a fuvarozók más fuvarozókkal kapacitásmegállapodásokat köthettek, kiterjesztve hálózatukat az általuk kiszolgált útvonalakon túlra, nem bizonyítja, hogy az összes útvonalon jogellenes magatartásokban vettek részt az egész világon, és különösen számos olyan országban, amelyek nem tagállamok.

267 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

268 A jelen ügyben mindjárt az elején meg kell jegyezni, hogy a felperesek állításával ellentétben a Bizottság a megtámadott határozat rendelkező részében nem állapította meg világszintű jogsértés fennállását. E határozat 1. cikkének bevezető bekezdésében az arra való hivatkozás, hogy az eljárás alá vont fuvarozók „az […] árufuvarozási szolgáltatások nyújtása esetében díjszabással kapcsolatos magatartásukat világszerte” összehangolták, csupán azon tények megállapítása, amelyeket a Bizottság ugyanezen cikk (1)–(4) bekezdésében az alkalmazandó versenyszabályok megsértésének minősített az általa a szóban forgó időszakok során – vagyis az EGT-n belüli útvonalak esetében 1999. december 7. és 2006. február 14. között (az (1) bekezdés), az Unió–harmadik országok útvonalak esetében 2004. május 1. és 2006. február 14. között (a (2) bekezdés), az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalak esetében 2005. május 19. és 2006. február 14. között (a (3) bekezdés), az Unió–Svájc útvonalak esetében pedig 2002. június 1. és 2006. február 14. között (a (4) bekezdés) – a joghatósága alá tartozónak tekintett útvonalakon.

269 Mivel a megtámadott határozat rendelkező része nem hagy teret kétségnek, a Törvényszék kizárólag a teljesség kedvéért teszi hozzá, hogy a megtámadott határozat indokolása megerősíti ezt a következtetést. Ezek az indokok tehát egyrészt az alkalmazandó versenyszabályok megsértésére utalnak, amelynek földrajzi kiterjedése meghatározott típusú útvonalakra korlátozódik (az (1146) és (1187) preambulumbekezdés), másrészt pedig egy „világszintű kartellre” (a (74), (112), (832) és (1300) preambulumbekezdés), amely „világszintű jellegű” (a (887) preambulumbekezdés) vagy „világszinten megvalósított” (az (1046) preambulumbekezdés).

270 A megtámadott határozat (1210) preambulumbekezdése valóban eltér a szabálytól, mivel „a jogsértés földrajzi kiterjedésére [utal, amely] világszintű volt”. Meg kell azonban állapítani, hogy az az összefüggés, amelybe a világszintű jogsértésre való ezen elszigetelt hivatkozás illeszkedik, azt bizonyítja, hogy egyszerű elírásról van szó, és hogy „a [vitatott] kartell földrajzi kiterjedése világszintű volt”. Az említett hivatkozást ugyanis a következő mondatok követik:

„A jogsértés súlyának meghatározása szempontjából ez azt jelenti, hogy a [vitatott] kartell az EGT egészére és Svájcra terjedt ki. Ez magában foglalja az EGT-ben található repülőterek közötti, az Unióban található repülőterek és az EGT-n kívüli repülőterek közötti, az Unióban található repülőterek és Svájcban található repülőterek, valamint az EGT-Megállapodásban részes, nem tagállam felek területén található repülőterek és a harmadik országbeli repülőterek közötti kétirányú útvonalakon végzett […] árufuvarozási szolgáltatásokat.”

271 Következésképpen az a megállapítás – amely távolról sem mond ellent a megtámadott határozat indokolásának –, amely szerint az egész világon fennállt az árufuvarozási szolgáltatások díjainak összehangolása, a Bizottság által – a megtámadott határozat teljes egészében – a vitatott kartell földrajzi kiterjedésével kapcsolatban kifejtett álláspontot tükrözi.

272 A felperesek érvei nem kérdőjelezik meg ezen megállapítást.

273 Egyrészt, amennyiben a felperesek azon következtetés levonása érdekében, hogy egyes országokat nem fed le az egységes és folyamatos jogsértés, nem a megtámadott határozat tartalmára támaszkodnak, hanem az e határozat és a kifogásközlés között megállapított különbségekre, emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság nem köteles megmagyarázni a végleges megállapításai és a kifogásközlésben foglalt előzetes megállapításai közötti esetleges különbségeket (2014. február 27-i InnoLux kontra Bizottság ítélet, T-91/11, EU:T:2014:92, 96. pont). E körülmények között a Bizottságnak a megtámadott határozatban az ilyen különbségekre vonatkozó hallgatása nem értelmezhető a vitatott kartell világszintű minősítéséről való hallgatólagos lemondásként. Ami azt a körülményt illeti, hogy egyes országok nem kerültek említésre sem a kifogásközlésben, sem pedig a megtámadott határozatban, ez nem mond ellent a megtámadott határozat indokolásában szereplő, a vitatott kartell világszintű jellegére vonatkozó megállapításnak. Mivel ugyanis a megtámadott határozatban utalt a vitatott kartell világszintű jellegére, a Bizottság elkerülhette az egyes érintett országok kifejezett említését anélkül, hogy e mulasztás alkalmas lenne arra, hogy hátrányos legyen az említett határozat indokolásának megértése szempontjából.

274 Másrészt a felperesek a megtámadott határozat (1375) preambulumbekezdésére hivatkoznak, amelyben a Bizottság megállapította, hogy nem bírnak jelentős hozzáadott értékkel egy másik – eljárás alá vont – fuvarozó által az engedékenységi eljárás keretében tett nyilatkozatok, mivel azok olyan eseményekre vonatkoznak, amelyek Dubajban (Egyesült Arab Emírségek) zajlottak, és amelyek nem képezik részét a jelen határozatnak.

275 A szóban forgó értékelések a megtámadott határozatnak az engedékenységi eljárás alkalmazására vonatkozó 8.6 pontjában szerepelnek, és ezeken alapul a bírság alapösszege azon csökkentése mértékének meghatározása, amelyet a Bizottság szerint az eljárás alá vont fuvarozó javára biztosítani kellett.

276 Még ha feltételezzük is, hogy ezeket az értékeléseket a felperesekhez hasonlóan úgy kell érteni, mint amelyek arra a következtetésre jutnak, hogy a Dubajban folytatott és a kifogásközlésben említett magatartások nem tartoznak a vitatott kartell körébe, ez önmagában nem mond ellent a világszintű kartell megállapításának.

277 A Bizottság ugyanis a megtámadott határozat (889) preambulumbekezdésében megjegyezte, hogy a pótdíjak „általánosan alkalmazandó intézkedések”, és „céljuk, hogy azokat világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák”, és ugyanez vonatkozik a jutalékfizetés megtagadására is, amely szintén „általános jellegű”. A Bizottság kifejtette, hogy a pótdíjakat a megtámadott határozat (107), (1046) és (1300) preambulumbekezdésében leírt többszintű, központi és helyi rendszer keretében hajtják végre. Márpedig e körülmények között az, hogy a vitatott kartellből kizárnak egy helyi magatartást, nem mond ellent a kartell világszintű jellegének.

278 A fentiekre tekintettel ki kell zárni az indokolási kötelezettségnek a megtámadott határozatot érintő állítólagos belső következetlenségekből eredő megsértését.

279 Másodszor a pótdíjak általános alkalmazhatóságát és a jutalékfizetés megtagadását illetően meg kell jegyezni, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban számos említett bizonyítékra hivatkozott, amelyek kapcsán a jelen részben a felperesek nem fejtik ki, hogy azok mennyiben lennének nem kellően bizonyító erejűek.

280 Márpedig e bizonyítékok, amelyek közül többet példaként említenek a megtámadott határozat 1323. lábjegyzetében, kellőképpen alátámasztják a Bizottság azon következtetését, amely szerint a pótdíjak általános jelleggel alkalmazandók „világszinten valamennyi útvonalon”. Ily módon az FSC-t illetően többek között rá kell mutatni arra, hogy a megtámadott határozat (140) preambulumbekezdése utal a Swiss egy belső e-mailjére, amelyben az szerepel, hogy az AF „világszinten 0,10 EUR/0,10 USD/kg-os [FSC-t] fog alkalmazni”, hogy a KLM „pontosan ugyanezt teszi”, valamint hogy a Lufthansa „ugyanezen irányba halad, de jelenleg még nem erősítette meg ezt a pontot”. Emellett e határozat (162) preambulumbekezdése a Lufthansa és a Japan Airlines közötti 2000. szeptember 27-i e-mail-váltásra is hivatkozik, amelyben az áll, hogy a Lufthansa Cargo „világszinten” adott összegű FSC-t kíván alkalmazni, míg e határozat (210) preambulumbekezdése a Martinair engedékenységi nyilatkozatára hivatkozik, amely szerint a Martinair több fuvarozóval is folytatott eszmecserét a világszintű FSC bevezetéséről.

281 Hasonlóképpen, a megtámadott határozat 1323. lábjegyzete utal az FSC vagy az SSC emelésére vagy csökkentésére vonatkozó bejelentésekre, amelyek „e pótdíjak olyan világszintű alkalmazására utaltak, amely nem korlátozódott egy meghatározott útvonalra”.

282 Az SSC-t illetően meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat (608) preambulumbekezdésében a Bizottság egy e-mailre hivatkozott, amelyben a British Airways kifejti a Lufthansának, hogy „kivételes kezelési díjat” kíván bevezetni az egész világon. E határozat (666) preambulumbekezdésében a Bizottság a hongkongi BAR SCC végrehajtó bizottságának 2004. március 30-i üléséről készült jegyzőkönyvre hivatkozott. E jegyzőkönyvből kitűnik, hogy Hongkongból indulva az SSC összege a „világszintű referenciaértéken” alapul.

283 Ami a jutalékfizetés megtagadását illeti, igaz, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 1323. lábjegyzetében nem hivatkozott konkrét példaként olyan bizonyítékokra, amelyek alátámasztanák annak általános alkalmazhatóságát „világszinten valamennyi útvonalon”.

284 Ugyanakkor egyrészt meg kell állapítani, hogy mivel a pótdíjak általános jelleggel alkalmazandók voltak „világszinten valamennyi útvonalon”, valószínű volt, hogy a jutalékfizetés megtagadása esetében is ez volt a helyzet. A megtámadott határozat (879) preambulumbekezdésében ugyanis a Bizottság megállapította, hogy a jutalékfizetés megtagadása és az egységes és folyamatos jogsértés

két másik eleme kiegészítik egymást, mivel „lehetővé tették, hogy kivonják a pótdíjakat a jutalékok (valójában a pótdíjak utáni árengedmények) ügyfelekkel folytatott megtárgyalásából eredő verseny alól”.

285 Másrészt hangsúlyozni kell, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 1323. lábjegyzetén kívül olyan bizonyítékokra hivatkozott, amelyek alátámasztják a jutalékfizetés megtagadásának „világszinten valamennyi útvonalon” való alkalmazhatóságát. Ily módon a megtámadott határozat (679) preambulumbekezdésében a Bizottság egy, a jutalékfizetés megtagadására vonatkozó belső e-mailre hivatkozott, amelyben a Swiss árufuvarozási vezetője azt kérte a regionális igazgatóktól, hogy „minden olyan esetben vegyenek részt a BAR helyi találkozóin, amikor ez relevánsnak tűnik”. Hasonlóképpen, a megtámadott határozat (683) preambulumbekezdésében a Bizottság említést tesz a CPA árufuvarozási-értékesítési igazgatóinak címzett belső memorandumról, amelyben az szerepel, hogy „ameddig a helyi viszonyok ezt lehetővé teszik, a C[PA-nak] közös megközelítést és választ kell elfogadnia [a pótdíjak utáni jutalék iránti igények] kérdésére”, és „meg kell tehát fontolnia az ilyen jutalék iránti igény vagy követelés bármilyen elutasítását, valamint minden egyéb kapcsolódó fellépést, amelyet a helyi [fuvarozók] szövetségei hangolhatnának össze”.

286 A Bizottság egyébként azt alátámasztó bizonyítékokat szolgáltatott, hogy ilyen összehangolásra sor került számos országban az egész világon, köztük Hongkongban (a megtámadott határozat (503) preambulumbekezdése), Svájcban (az említett határozat (692) preambulumbekezdése), Olaszországban (az említett határozat (694)–(698) preambulumbekezdése), Franciaországban (az említett határozat (699) preambulumbekezdése), Spanyolországban (ugyanezen határozat (700) preambulumbekezdése), Indiában (a szóban forgó határozat (701) preambulumbekezdése), valamint az Egyesült Államokban (a szóban forgó határozat (702) preambulumbekezdése).

287 Ami a felperesek azon állítását illeti, amely szerint a Bizottság a fenti 277. pontban szereplő állítás általános jellege kapcsán alá nem támasztott extrapolációt végzett, az olyan helyi magatartások fennállásán alapul, amelyek a helyi szabályozások következményei. Márpedig meg kell állapítani – amivel egyébként a felperesek is egyetértenek –, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 1323. lábjegyzetében pontosította, hogy a pótdíjakat egy többszintű rendszer keretében hajtották végre, és hogy a pótdíjak mértéke eltérő lehetett, és külön megbeszélések tárgyát képezte, „figyelembe véve a helyi piacok feltételeit, illetve szabályozását”. Ebből következik, hogy a Bizottság – ellentétben azzal, amit a felperesek sugallnak – nem kívánta azt állítani, hogy a pótdíjak mértékét egységesen alkalmazták az egész világon található valamennyi útvonalra.

288 Ezenkívül az e helyi magatartások és egy szélesebb terjedelmű kartell közötti kapcsolat állítólagos hiányát illetően hangsúlyozni kell, hogy a felperesek tévednek. A megtámadott határozat (832) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy a vitatott kartell „világszinten működött”. A Bizottság kifejtette, hogy a vitatott kartell a világ több pontján és az érintett vállalkozásokon belül különböző szinteken fenntartott, főként kétoldalú kapcsolatok összetett hálózatán alapult (az említett határozat (109) és (1300) preambulumbekezdése). A Bizottság szerint „a [vitatott] kartell megállapodásait számos esetben központi szinten szervezték meg”, és helyi szinten a helyi alkalmazottak alkalmazták (az említett határozat (1046) preambulumbekezdése). A Bizottság szerint arról volt szó, hogy lehetővé tették a helyi alkalmazottak számára, hogy a helyi sajátosságokhoz igazítsák a „világszinten valamennyi útvonalon” általánosan alkalmazandó intézkedéseket, vagyis a pótdíjakat és a jutalékfizetés megtagadását (az említett határozat (876), (889) és (890) preambulumbekezdése, valamint 1323. lábjegyzete).

289 Egyrészt a helyi személyzet a székhelyétől utasításokat kapott a pótdíjak végrehajtása tárgyában, és jelentést tett számára (lásd a (171), (226), (233), (284), (381), (584) és (594) preambulumbekezdést). Egyébként a személyzetet kötelezték a székhely szintjén hozott határozatok. Így a megtámadott határozat (237) preambulumbekezdésében egy belső e-mailről van szó, amelyben a Qantas egyik alkalmazottja kiemelte, hogy szinte valamennyi hongkongi fuvarozó közölte, hogy követni kívánja a CPA-t, azonban a Qantas és több eljárás alá vont fuvarozó, köztük a felperesek, jelezték, hogy utasítást kell kérniük központi ügyvezetésüktől, mielőtt ugyanezt tennék. A megtámadott határozat (295) preambulumbekezdése a BAR SCC 2003. január 23-i, Szingapúrban tartott találkozójának jegyzőkönyvére hivatkozik, amely megállapítja, hogy „a tag fuvarozók észrevételeket tettek az üzemanyagindex növekedésére, de székhelyüktől nem kaptak olyan utasításokat, amelyek eredményeként növelték volna az [FSC-t]”. Ehhez hasonlóan a megtámadott határozat (414) preambulumbekezdése hivatkozik a CPA belgiumi helyi vezetőjének e-mailjére, amelyből kiderül, hogy a SAC „eredetileg azt állította, hogy [2004. október 1-jén szintén megemeli az FSC-t], de később a központi ügyvezetése emlékeztette arra, hogy a [2004.] október 4-i időpontot kell választania”, amely korábban a székhelyek szintjén több kapcsolatfelvétel tárgyát képezte (a (406), (410) és (411) preambulumbekezdés).

290 Másrészt a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a helyi szintű összehangolás gyakran közvetlenül követte a székhelyek szintjén tett bejelentéseket. Szemléltetésképpen, a Lufthansának az FSC 1999. december 28-i bevezetésére vonatkozó bejelentését (a (138) preambulumbekezdés) követően a kérdést 2000. január 10-én, 13-án és 19-én Hongkongban (a (147)–(149) preambulumbekezdés) és ugyanebben a hónapban Indiában (a (151) és (152) preambulumbekezdés) tárgyalták. Ugyanez vonatkozik a Lufthansa 2003. február 17-i bejelentésére (a (274) preambulumbekezdés), amelyet ugyanazon a napon Kanadában (a (291) preambulumbekezdés) és Thaiföldön (a (298) preambulumbekezdés), valamint másnap Szingapúrban (a (296) preambulumbekezdés) követett kapcsolatfelvétel. Ugyanez a helyzet a Lufthansa 2004. szeptember 21-i bejelentésével (a (409)–(411) preambulumbekezdés), amelyet ugyanezen a napon Hongkongban (a (431) preambulumbekezdés), valamint Svájcban 2004. szeptember 23-án és 24-én (a (426) és (427) preambulumbekezdés) követett kapcsolatfelvétel.

291 A felperesek a jelen jogalap többi részében kifejtett érvelésükre hivatkozva válaszolnak, amellyel vitatják az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételüket. E tekintetben hangsúlyozni kell, hogy az egységes jogsértés fennállásának és terjedelmének megállapítása elkülönül attól a kérdéstől, hogy az e jogsértésért való felelősség részben vagy egészben betudható-e valamely vállalkozásnak. Következésképpen, mivel a felperesek nem fejtik ki, hogy annak bizonyítása, hogy nem vettek részt az egységes jogsértésben, mennyiben irányul annak bizonyítására is, hogy a vitatott kartellen belül a többszintű szervezet fennállására vonatkozó megállapítás téves, az ezen érvelésre való hivatkozást mint hatástalant el kell utasítani.

292 Harmadszor, ami a megtámadott határozat (890) preambulumbekezdésében szereplő azon megállapítást illeti, hogy a fuvarozók kapacitásmegállapodásokat köthetnek, elegendő megjegyezni, hogy annak nem a felperesek által neki tulajdonított tárgya van. Mind e preambulumbekezdés szövegéből, mind pedig célkitűzéséből és összefüggéseiből kitűnik, hogy az nem az eljárás alá vont különböző fuvarozók egységes és folyamatos jogsértésért való felelősségét érinti, hanem e jogsértés fennállását, amit a felperesek a jelen rész keretében nem vitatnak. Az említett preambulumbekezdés ugyanis kifejezetten utal „az egységes és folyamatos jogsértés fennállására”. Ami az említett határozat (112), illetve (885)–(887) preambulumbekezdését illeti, azok jelzik, hogy a Bizottságnak azt kellett bizonyítania, hogy a harmadik országokban történt

kapcsolatfelvételek, illetve az eljárás alá vont fuvarozók által nem ki nem szolgált, illetve közvetlenül ki nem szolgálható útvonalakra vonatkozó kapcsolatfelvételek relevánsak az egységes és folyamatos jogsértés, illetve a világszintű kartell fennállásának megállapítása szempontjából.

293 Mindenesetre a felperesek kifogását el kell utasítani, mivel az kizárólag azon körülményre támaszkodik, hogy egyes harmadik országbeli versenyhatóságok nem állapították meg, hogy a felpereseknek lehetőségük volt kapacitásmegállapodásokat kötni az országukba érkező útvonalakon. Amikor ugyanis a Bizottság valamely vállalkozás – akár nemzetközi jellegű kartellből származó – jogellenes magatartását szankcionálja, célja a belső piacon belül a szabad verseny védelme. Márpedig az uniós szinten ily módon védett jogtárgy sajátosságai miatt a Bizottságnak az erre vonatkozó hatásköre alapján tett értékelése jelentősen különbözhet a harmadik államok hatóságai által végzett értékeléstől (2006. június 29-i Showa Denko kontra Bizottság ítélet, C-289/04 P, EU:C:2006:431, 55. pont; 2012. február 2-i Dow Chemical kontra Bizottság ítélet, T-77/08, nem tették közzé, EU:T:2012:47, 102. pont). Egyébiránt nem létezik olyan nemzetközi jogi elv, illetve nemzetközi közjogi egyezmény, amelynek értelmében a Bizottság valamely jogsértő magatartás uniós versenyjog alapján történő betudása során köteles lenne figyelembe venni valamely harmadik állam illetékes hatóságainak a versenyjog területén végzett értékelését (2012. február 2-i Dow Chemical kontra Bizottság ítélet, T-77/08, nem tették közzé, EU:T:2012:47, 102. pont).

294 A fentiekből következik, hogy a jelen kifogást el kell utasítani.

2) A jogsértés egységes jellegére vonatkozó téves megállapításokra alapított, második kifogásról

295 A felperesek előadják, hogy a megtámadott határozat (872)–(884) preambulumbekezdésében említett hat tényező (vagyis az egységes versenyellenes cél, az egységes termék vagy szolgáltatás, az érintett vállalkozások, a jogsértés egységes jellege, a párhuzamosan megvitatott elemek és a jogsértés elemeiben való részvétel) nem elegendő ahhoz, hogy kapcsolatot lehessen megállapítani a megtámadott határozat 4. pontjában felsorolt valamennyi magatartás között, a vitatott kartell „magján” vagy „szűk csoportján” kívül.

296 Emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésében előírt elvi tilalom megsértése nemcsak elszigetelt cselekmény eredménye lehet, hanem cselekmények sorozata vagy akár folyamatos magatartás eredménye is, miközben a cselekmények sorozata vagy a folytatólagos magatartás egyes elemei önmagukban is az említett rendelkezés megsértésének minősülhetnek. Így, amikor a különböző cselekmények – azonos, a belső piacon belüli versenyt torzító tárgyuk alapján – „átfogó terv” keretébe illeszkednek, a Bizottság az e cselekmények miatti felelősséget jogszerűen tudhatja be az összességében figyelembe vett jogsértésben való részvétel alapján (lásd ebben az értelemben: 2012. december 6-i Bizottság kontra Verhuizingen Coppens ítélet, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

297 A jogsértés egységes jellegének és az átfogó terv fennállásának értékelése során azon tény, hogy a vállalkozások különböző cselekményei – azonos, a belső piacon belüli versenyt torzító céljuk alapján – „átfogó terv” keretébe illeszkednek, döntő jelentőséggel bír. Ezen értékelés szempontjából releváns lehet az érintett vállalkozások legalábbis részbeni azonossága (lásd ebben az értelemben: 2013. szeptember 13-i Total Raffinage Marketing kontra Bizottság ítélet, T-566/08, EU:T:2013:423, 265. és 266. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), valamint a szóban forgó cselekmények és magatartások közötti különböző tárgyi, földrajzi és időbeli átfedések.

298 Ez a helyzet többek között az érintett áruk és szolgáltatások közötti azonosság, a végrehajtás módjának azonossága, a vállalkozások nevében eljáró természetes személyek azonossága, valamint a szóban forgó magatartások földrajzi kiterjedésének azonossága esetében (2013. május 17-i Trelleborg Industrie és Trelleborg kontra Bizottság ítélet, T-147/09 és T-148/09, EU:T:2013:259, 60. pont).

299 Az ítélkezési gyakorlat szerint e tényezőket együttesen kell értékelni (2013. szeptember 16-i Masco és társai kontra Bizottság ítélet, T-378/10, EU:T:2013:469, 58. pont).

300 A jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozat (872)–(883) preambulumbekezdésében hat tényezőt vett figyelembe annak megállapításakor, hogy a vitatott magatartások egységes jogsértés részét képezték. Ezek közé tartozik először is az egységes versenyellenes cél fennállása (a (872)–(876) preambulumbekezdés), másodszor az, hogy e magatartások ugyanazt a szolgáltatást érintették (a (877) preambulumbekezdés), harmadszor a szóban forgó különböző cselekményekben érintett vállalkozások azonossága (a (878) preambulumbekezdés), negyedszer a jogsértés egységes jellege (a (879) preambulumbekezdés), ötödször az a körülmény, hogy az egyeztetések, amelyekben az eljárás alá vont fuvarozók részt vettek, párhuzamosan zajlottak (a (880) preambulumbekezdés), hatodszor pedig az eljárás alá vont fuvarozók többségének részvétele az egységes és folyamatos jogsértés mindhárom összetevőjében (a (881)–(883) preambulumbekezdés).

301 A megtámadott határozat (900) preambulumbekezdésében a Bizottság e tényezőket kiegészítette azzal a körülménnyel, hogy ugyanazok a személyek vettek részt a szóban forgó különböző cselekményekben.

302 Először is, ami az egységes versenyellenes célkitűzés fennállását illeti, a megtámadott határozat (872) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az említett célkitűzés abban állt, hogy az eljárás alá vont fuvarozók „meggátolják a versenyt az EGT-n belül a légi árufuvarozás ágazatában azáltal, hogy összehangolják a díjszabással kapcsolatos magatartásukat a légi árufuvarozási szolgáltatások nyújtása terén, megszüntetve a versenyt az FSC és az SSC kivetése, összege, valamint ütemezése, illetve a [jutalékfizetés megtagadása] tekintetében”.

303 A jelen kifogás keretében a felperesek csak részben vitatják ezt az értékelést. Azzal érvelnek, hogy a harmadik országokban történt kapcsolatfelvételek egyetlen célja az volt, hogy lehetővé tegye az eljárás alá vont fuvarozók számára, hogy megfeleljenek a helyi szabályozásnak. A felperesek továbbá előadják, hogy más magatartások olyan jogszerű együttműködési megállapodások keretében folytatott megbeszélések körébe tartoztak, mint a Lufthansával kötött kétoldalú szövetség, a WOW szövetség vagy a Star Cargo szövetség.

304 Meg kell állapítani, hogy a felperesek nem szolgálnak semmilyen bizonyítékkal a kifogásuk alátámasztása érdekében, és lényegében arra szorítkoznak, hogy általános jelleggel utalnak a jelen jogalap más részében kifejtett érvelésükre, amellyel vitatják az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételüket. Ezt az érvelést a Törvényszék a jelen jogalap többi részének vizsgálata keretében fogja elemezni.

305 Másodszor a felperesek arra hivatkoznak, hogy nem minden árufuvarozási szolgáltatás esetében létezik világszintű piac, hanem ehelyett számos érintett piac áll fenn.

306 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének alkalmazása keretében az érintett piacot annak eldöntése érdekében kell meghatározni, hogy valamely megállapodás hatással lehet-e a tagállamok közötti kereskedelemre, és hogy annak célja vagy hatása-e a belső piacon belüli verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása. Az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének alkalmazásával elfogadott határozatban az érintett piac meghatározására irányuló kötelezettség így a Bizottságot csak akkor terheli, ha e meghatározás nélkül nem állapítható meg, hogy a szóban forgó megállapodás, a vállalkozások társulása által hozott döntés vagy az összehangolt magatartás alkalmas-e a tagállamok közötti kereskedelem befolyásolására, és a belső piacon belül a verseny akadályozását, korlátozását vagy torzítását célozza-e, vagy ilyen hatása van-e (lásd: 2014. február 27-i InnoLux kontra Bizottság ítélet, T-91/11, EU:T:2014:92, 129. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

307 Márpedig a jelen ügyben a felperesek nem állítják, hogy az érintett piac előzetes meghatározása nélkül lehetetlen volt eldönteni, hogy az egységes és folyamatos jogsértés célja a belső piacon belüli verseny korlátozása és torzítása volt-e, és hogy az érinthette-e a tagállamok közötti kereskedelmet.

308 E körülmények között nem lehet úgy tekinteni, hogy meg kellett volna határozni az érintett piacot annak eldöntése érdekében, hogy az egységes és folyamatos jogsértés érinthette-e a tagállamok közötti kereskedelmet. A Bizottság tehát helyesen állapította meg a megtámadott határozat (74) preambulumbekezdésében, hogy nem volt köteles meghatározni e piacot, és ezt követően nem is járt el így.

309 A Bizottság a megtámadott határozat (877) preambulumbekezdésében szintén helyesen állapította meg, hogy „a megállapodások a légi árufuvarozási szolgáltatások nyújtására és azok díjszabására vonatkoznak”, és „egységes termékre/szolgáltatásokra” utalt.

310 Az EUMSZ 101. cikk olyan megsértése esetén ugyanis, mint amelyről a jelen ügyben szó van, a kartell megállapodásai és tevékenységei határozzák meg az érintett piacokat (lásd ebben az értelemben: 2014. február 27-i InnoLux kontra Bizottság ítélet, T-91/11, EU:T:2014:92, 131. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

311 Márpedig, amint azt a Törvényszék a fenti 205. és 288. pontban megállapította, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a pótdíjak általános hatályú intézkedések, amelyeket „világszinten valamennyi útvonalon” alkalmazni kell, és hogy a jutalékfizetés megtagadása „szintén általános jellegű”.

312 Ebből következik, hogy a vitatott kartell tagjai maguk határozták meg a tárgyalásaik és összehangolt magatartásaik tárgyát képező árukat és szolgáltatásokat úgy, hogy tanácskozásaikba belefoglalták az árufuvarozási szolgáltatásokat, anélkül hogy különbséget tettek volna azok indulási vagy származási helye szerint, kivéve a helyi feltételek alapján történő kiigazításokat (a megtámadott határozat 1323. lábjegyzete).

313 A Bizottság tehát megalapozottan minősítette „egységes szolgáltatásnak” a megtámadott határozat (14)–(18) preambulumbekezdésében ismertetett árufuvarozási szolgáltatások nyújtását.

314 Harmadszor a felperesek előadják, hogy a vitatott kartell „szűk csoportján” belül történt kapcsolatfelvételeken kívül a vitatott magatartások többsége igen eltérő vállalkozásokra vonatkozott. A felperesek példaként hivatkoznak a Hongkongban történt és a megtámadott határozatban hivatkozott kapcsolatfelvételekre, amely mintegy ötven vállalkozást érintett, amelyek közül csak tizennégy felelősségét állapították meg az egységes és folyamatos jogsértésért.

315 E tekintetben a megtámadott határozat (878) preambulumbekezdéséből, valamint (881)–(883) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a Bizottság megállapította, hogy jelentős átfedés van az egységes és folyamatos jogsértés különböző összetevőiben részt vevő vállalkozások között. Egyrészt ugyanis valamennyi eljárás alá vont fuvarozó részt vett az FSC-re vonatkozó összetevőben, másrészt szinte valamennyi eljárás alá vont fuvarozó részt vett a másik két összetevőben.

316 A Hongkongban történt kapcsolatfelvételek példája nem cáfolhatja meg ezt a megállapítást, mivel az, hogy egyes eljárás alá vont fuvarozók nem vettek részt e kapcsolatfelvételekben, nem mond ellent annak a megállapításnak, hogy részt vettek az egységes és folyamatos jogsértés három összetevőjében, illetve több ilyen összetevőben. Azon érvet illetően, amely szerint az említett kapcsolatfelvételekben részt vevő fuvarozók száma – az eljárás alá vont fuvarozók körén kívül – a vitatott cselekmények résztvevőinek sokféleségéről tanúskodik, meg kell állapítani, hogy – amint az a fenti 297. és 298. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatból kitűnik – a különböző vitatott cselekményekben részt vevő vállalkozások azonossága nem elengedhetetlen feltétele annak, hogy e cselekményeket egységes és folyamatos jogsértésnek lehessen minősíteni, hanem csak egyike a Bizottság által az általános terv fennállásának megállapításakor figyelembe veendő valószínűsítő körülményeknek (lásd: 2013. szeptember 16-i Masco és társai kontra Bizottság ítélet, T-378/10, EU:T:2013:469, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ráadásul a Bizottsághoz hasonlóan meg kell jegyezni, hogy ez az érv nem zárja ki azt, hogy az eljárás alá vont fuvarozók szóban forgó cselekményei arra irányultak, hogy helyi szinten hajtsák végre a megtámadott határozat (107), (1046) és (1300) preambulumbekezdésében ismertetett többszintű rendszer keretében a székhelyek szintjén hozott döntéseket.

317 Negyedszer a felperesek lényegében azt róják fel a Bizottságnak, hogy az egységes és folyamatos jogsértés jellegét illetően figyelmen kívül hagyta az összehangolások azon sajátosságait, amelyeket a helyi szabályozási háttér tett szükségessé, vagy amelyek jogszerű szövetségek keretébe illeszkedtek. Ezzel a felperesek az egységes versenyellenes célkitűzés fennállásával kapcsolatos kifogásuk alátámasztására már felhozott érvek megismétlésére szorítkoznak. Ennélfogva ezeket az érveket ugyanazon indokok alapján el kell utasítani.

318 A felperesek ezenkívül előadják, hogy a jutalékfizetés megtagadása abban különbözik az egységes jogsértés többi összetevőjétől, hogy az a fuvarozók és a szállítmányozók között az általános szerződési feltételek értelmezése tárgyában fennálló nyilvános vitából ered, ellentétben „az [FSC-vel és az SSC-vel] kapcsolatos, maroknyi fuvarozó közötti titkos összehangolással”.

319 E tekintetben a megtámadott határozat (675)–(702) preambulumbekezdéséből kétségtelenül kitűnik, hogy a pótdíjak utáni jutalékfizetés kérdését illetően a fuvarozók és a szállítmányozók eltérő jogértelmezéseket követtek. Ez a véleménykülönbség többek között bizonyos, jutalékfizetési kötelezettséget előíró általános szerződési feltételek értelmezésére vonatkozott. Az eljárás alá vont fuvarozók azonban nem pusztán közös álláspontot határoztak meg e tárgyban annak érdekében, hogy összehangoltan megvédjék azt a hatáskörrel rendelkező bíróságok előtt, vagy közösen képviseljék azt a hatóságok és egyéb szakmai szervezetek előtt. Ellenkezőleg, a fuvarozók egyeztettek és többoldalú szinten megállapodtak abban, hogy megtagadják a

szállítmányozókkal a jutalékfizetésre vonatkozóan folytatandó tárgyalásokat, valamint azt, hogy árengedményeket nyújtsanak számukra a pótdíjak után. Ily módon a megtámadott határozat (695) preambulumbekezdésében a Bizottság egy 2005. május 19-i e-mailre hivatkozott, amelyben a Swiss olaszországi regionális vezetője jelzi, hogy „[a 2005. május 12-én tartott találkozó] összes [résztvevője] megerősítette azon szándékát, hogy nem fogadja el az FSC/SSC-re vonatkozó díjazást”. A megtámadott határozat (696) preambulumbekezdése említést tesz egy 2005. július 14-i e-mailről, amelyben a CPA jelzi, hogy „[az előző napon tartott találkozó] összes [résztvevője] megerősítette azon határozott szándékát, hogy nem fogadják el a [jutalékfizetéssel] kapcsolatos tárgyalásokat”. Ugyanígy ugyanezen határozat (700) preambulumbekezdésében a Bizottság egy belső levélre hivatkozott, amelyben a Cargolux egyik munkavállalója tájékoztatta központi ügyvezetését „a [barcelonai] repülőtéren működő valamennyi [fuvarozóval]” tartott megbeszélésről, és jelezte, hogy „általános véleményünk szerint nem kell jutalékot fizetnünk a pótdíjak után”.

320 A megtámadott határozatból az is kitűnik, hogy több fuvarozó – kétoldalú szinten – információcserét folytatott egymással annak érdekében, hogy kölcsönösen meggyőződjenek egymás folyamatos részvételéről a jutalékfizetés megtagadásában, amelyben előzetesen megállapodtak. Szemléltetésképpen, e határozat (688) preambulumbekezdése egy 2006. február 9-i telefonbeszélgetést ismertet, amelynek során a Lufthansa azt kérdezte az AF-től, hogy a jutalékfizetés megtagadására vonatkozó álláspontja változatlan marad-e.

321 Következésképpen a jutalékfizetés megtagadásának tárgya elkülönül a felperesek által hivatkozott jogi jellegű nyilvános vita tárgyától. Márpedig, amint az a megtámadott határozat (874) és (899) preambulumbekezdéséből kitűnik, a jutalékfizetés megtagadása erősítette a pótdíjakkal kapcsolatos összehangolást. A Bizottság szerint az ugyanis a pótdíjak utáni árengedmények szállítmányozók számára való nyújtásának összehangolt megtagadása volt, és ily módon arra irányult, hogy lehetővé tegye az eljárás alá vont fuvarozók számára, hogy „ellenőrzés alatt tarthassák azt a díjszabással kapcsolatos bizonytalanságot, amelyet [a szállítmányozókkal folytatott tárgyalások keretében] a jutalékfizetéssel kapcsolatos verseny hozhatott volna létre” (a (874) preambulumbekezdés), és ezáltal kivonják a verseny alól a pótdíjakat (a (879) preambulumbekezdés). A felperesek azon érve tehát, amely szerint a jutalékfizetés megtagadásának nyilvános jellege ellentétes az FSC-re és az SSC-re vonatkozó összehangolás titkos jellegével, ténybelileg megalapozatlan.

322 Ebből következik, hogy el kell utasítani a felperesek által a válasz keretében kért, arra irányuló pervezető intézkedést is, hogy a jelen érv alátámasztása érdekében olyan engedékenységi nyilatkozatokat terjesszenek elő, amelyek a megtámadott határozatban egy állítólagos „kemény mag” leírásának alapját képezik. Nem szükséges ugyanis kiegészíteni azokat az információkat, amelyekkel a Törvényszék rendelkezik ahhoz, hogy választ lehessen adni azon érvekre, amelyekkel a felperesek az egységes jogsértés jellegének a megtámadott határozatban szereplő jellemzését vitatják (lásd a fenti 126. pontot).

323 Ötödször a felperesek előadják, hogy nem érintik őket azok a példák, amelyeket a Bizottság a megtámadott határozat (880) preambulumbekezdésében a jogsértés párhuzamosan megvitatott elemeire hoz fel. Ez az állítás a felpereseknek az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételére vonatkozik, nem pedig az ilyen jogsértés fennállására. Következésképpen a fenti 291. pontban kifejtett megfontolásoknak megfelelően az a jelen kifogás keretében nem releváns.

324 Hatodszor a felperesek úgy érvelnek, hogy az eljárás alá vont fuvarozóknak az egységes és folyamatos jogsértés egy vagy több összetevőjében való közreműködése önmagában nem bizonyítja, hogy ezen összetevők összefüggenek. Meg kell állapítani, hogy ez az érv hatástalan, mivel a Bizottság az egységes jogsértés fennállásának megállapítását nem kizárólag e körülményre alapította, hanem a fenti 300. pontban felidézett valószínűsítő körülmények összességére, amelyek elégséges jellegét a felperesek a jelen kifogás keretében nem kérdőjelezték meg érvényesen.

325 A fentiekből következik, hogy a jelen kifogást el kell utasítani.

3) A jogsértés folyamatos jellegére vonatkozó téves megállapításokra alapított, harmadik kifogásról

326 A felperesek azt kifogásolják, hogy a Bizottság nem támasztotta alá megfelelően a jogsértés folyamatos jellegét. A vitatott kartell tagjai ily módon csak elszigetelt és szórványos, helyi vagy regionális szintű magatartásokban vettek részt.

327 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

328 Meg kell állapítani, hogy a felperesek a jelen kifogás keretében pusztán megismétlik a vitatott kartell földrajzi kiterjedésére vonatkozó érvelésüket, amelyet a Törvényszék a jelen rész első kifogása keretében már megvizsgált és elutasított. Ezenkívül, noha a megtámadott határozat 4. pontjából kitűnik, hogy azok a kapcsolatok, amelyekre a Bizottság az egységes és folyamatos jogsértés fennállásának bizonyítása érdekében támaszkodott, a jogsértés teljes időszakában megvalósultak, és egységes versenyellenes célt követtek (lásd a fenti 302–304. pontot, valamint a lenti 439. és 467. pontot), a felperesek a vitatott kapcsolatok szórványos és elszigetelt jellegére vonatkozó általános hivatkozásra szorítkoznak, és nem határoznak meg egyetlen olyan időszakot sem, amely alatt a szóban forgó egységes jogsértés megszakadt volna.

329 Ennélfogva a jelen kifogást, és következésképpen a jelen részt teljes egészében el kell utasítani.

b) A Lufthansával kötött kétoldalú szövetséggel kapcsolatos magatartások értékelésekor elkövetett hibákra alapított, második részről

330 A jelen rész keretében a felperesek az [EUMSZ 101. cikk] és az EGT-Megállapodás 53. cikke alkalmazására vonatkozó eljárásban 1996. január 16-án hozott 96/180/EK bizottsági határozatra (IV/35.545 – LH/SAS) (HL 1996. L 54, 28. o.; a továbbiakban: 1996. évi mentesség) támaszkodnak. E határozat mentesítette az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésében foglalt tilalom hatálya alól azt az általános szövetségi megállapodást, amelynek keretében a Lufthansa és a felperesek megállapodtak egy világszintű közös díjszabási politikában és az árufuvarozási szolgáltatásaik lehető legszélesebb körű integrációjában. A felperesek előadják, hogy e mentességet figyelembe véve a Bizottságnak ki kellett volna zárnia a velük szemben felhozott valószínűsítő körülmények csoportjából a megtámadott határozat (223), (597), (618)–(620) és (673) preambulumbekezdésében hivatkozott, a Lufthansával fenntartott kétoldalú kapcsolataikat.

331 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

332 Amint az kitűnik mind a megtámadott határozat (791) és (792) preambulumbekezdéséből, mind pedig a Bizottság Törvényszékhez benyújtott beadványaiból, a Lufthansa és a felperesek közötti kétoldalú kapcsolatokra nem hivatkoztak ez utóbbiakkal szemben azért, hogy bizonyítsák az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételüket, mivel azokra kiterjedt az 1996. évi

mentesség. Amint e mentesség (24) és (28) preambulumbekezdéséből kitűnik, a felperesek és a Lufthansa közötti szövetség széles körű volt, mivel „[a felek] szándéka arra irányult, hogy világszinten olyan integrált közlekedési rendszert hozzanak létre, amely […] közös díjszabási politikát foglal magában”, többek között az árufuvarozási szolgáltatások vonatkozásában. Egyébiránt a felek között nem vitatott, hogy a Lufthansa és a felperesek között az FSC és az SSC tárgyában létrejött kétoldalú kapcsolatok a mentesített szövetség körébe tartoztak.

333 A jelen rész megválaszolásához ezért meg kell vizsgálni, hogy – amint az a megtámadott határozat 1251. és 1258. lábjegyzetéből kitűnik – a megtámadott határozat (223), (618) és (620) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok hozzájárulnak-e az 1996. évi mentesség hatályát meghaladó magatartás fennállásának megállapításához azáltal, hogy a felperesek magatartását a WOW szövetségen belüli többoldalú összehangolásban, illetve a (673) preambulumbekezdés esetében a Lufthansától eltérő versenytársakkal való versenyellenes kapcsolatokban való részvételnek minősítik. Ezzel szemben, mivel a Bizottság a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének bizonyítása érdekében nem támaszkodik sem a megtámadott határozat (597) preambulumbekezdésében hivatkozott 2001. október 2-i kapcsolatfelvételre, sem pedig az e határozat (619) preambulumbekezdésében hivatkozott 2003. január 13-i kapcsolatfelvételre, az ezzel kapcsolatos érvelésüket mint hatástalant el kell utasítani, és az elemzést a megtámadott határozat (223), (618), (620) és (673) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatokra kell korlátozni.

334 Először is a megtámadott határozat (223) preambulumbekezdése a Lufthansa 2002. április 3-i és 11-i belső e-mail-váltására hivatkozik. E levélváltásban a Lufthansa egyrészt a SAC-nak az FSC újbóli bevezetését ellenző álláspontjára, másrészt a felperesek másokhoz képest együttműködő magatartására hivatkozik. A Bizottság a megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében úgy véli, hogy ez az elem hozzájárul annak megállapításához, hogy a felperesek részt vettek a WOW szövetségen belüli összehangolásban az FSC tekintetében.

335 E tekintetben a felperesekhez hasonlóan meg kell állapítani, hogy a szóban forgó e-mail-váltásból nem tűnik ki, hogy a felperesek kapcsolatba léptek volna a SAC-kal az FSC tárgyában. Továbbá nem lehet arra következtetni, ahogyan azt a Bizottság a Törvényszék írásbeli kérdéseire adott válaszában teszi, hogy a Lufthansa a felperesek és a SAC – amelyek vitathatatlan mindketten a WOW szövetségben részes felek – együttműködésének összehasonlításával szükségszerűen a felperesek e szövetség keretében történő együttműködésére, nem pedig az 1996. évi mentességet élvező szövetség keretében történő együttműködésére utalt.

336 Ellentétben azzal, amit a Bizottság a Törvényszék írásbeli kérdéseire adott válaszában láthatóan állít, a nagyszámú fuvarozó, köztük a felperesek és a Lufthansa által hozott, az FSC 2002 áprilisában történő újbóli bevezetésére vonatkozó döntés (a megtámadott határozat (209) és (210) preambulumbekezdése) nem vezethet az e-mail-váltás fenti 335. pontban elfogadottól eltérő értelmezéséhez. Egyrészt a felperesek nem szerepelnek a megtámadott határozat (209) és (210) preambulumbekezdésében hivatkozott azon fuvarozók között, amelyek részt vettek az FSC-ről, és különösen annak 2002 elején történő újbóli bevezetéséről szóló megbeszélésen. Másrészt abból a körülményből, hogy 2002 áprilisában a felperesek is újra bevezették az FSC-t, nem lehet azt a következtetést levonni, hogy közvetlenül ezelőtt a Lufthansával az 1996. évi mentesség keretén túlmenő kapcsolatuk volt, különösen a SAC-kal a WOW szövetség keretében. Egyébiránt meg kell jegyezni, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban nem támaszkodik a (209) és (210) preambulumbekezdésben rögzített elemekre a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének bizonyítása érdekében.

337 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat (223) preambulumbekezdésében szereplő elemek nem a felpereseknek a WOW szövetségen belül az FSC-re vonatkozó összehangolásban való részvételét bizonyítják, hanem csupán a felperesek és a Lufthansa közötti, az FSC-vel kapcsolatos kapcsolatfelvételek meglétét támasztják alá. Figyelembe véve e kapcsolatfelvételek jellegét és az 1996. évi mentesség alkalmazását a tényállás idején, ezen elemeket úgy kell tekinteni, mint amelyek egyáltalán nem rendelkeznek bizonyító erővel.

338 Másodszor, a megtámadott határozat (618) és (620) preambulumbekezdése többek között a Lufthansa több, 2002. november vége és 2003. március eleje között a Hongkongra alkalmazandó SSC-szintre vonatkozó belső e-mailjére hivatkozik. A Bizottság a megtámadott határozat (792) preambulumbekezdésében úgy véli, hogy ezek az elemek segítik annak megállapítását, hogy a felperesek a WOW szövetség tagjaival összehangolták az SSC szintjét. A felperesek vitatják a Bizottság 2002. december 5-én és 2003. március 5-én elküldött két e-mailre vonatkozó megállapításait.

339 Az első, 2002. december 5-i e-mail a Lufthansa hongkongi vezetőjétől származik, és kiemeli, hogy a BAR SCC újabb ülésén a fuvarozók többsége jelezte, hogy követik a CPA-t, és csatlakoznak az SSC szintjének csökkentésére vonatkozó engedély iránti kérelemhez. E vezető ezután arra kéri tárgyalópartnerét, hogy „beszéljen a kollégáival, különösen a [felpereseknél], az [AF-nél] és a [Japan Airlinesnál], hátha megváltoztatják nézeteiket, és követik a [Lufthansa] példáját, és nem csökkentik az [SSC] mértékét”, és „győzze meg a [SAC-ot] és a [KLM-et], mivel [egyik fuvarozó] sem döntött még arról, hogy megváltoztatja-e az SSC-ét, vagy nem”, továbbá azt javasolta, hogy ezt „a WOW [szövetség] következő heti ülése keretében” tegyék meg (lásd a (618) preambulumbekezdést).

340 Ebből az e-mailből kitűnik, hogy a felperesek részt vettek a BAR SCC szóban forgó ülésén, és ez alkalommal tájékoztatták a többi fuvarozót az SSC szintjének kiigazítására vonatkozó javaslattal kapcsolatos álláspontjukról, amit egyébként a Törvényszék előtt sem vitatnak. Ennélfogva e dokumentum hozzájárul annak bizonyításához, hogy a felperesek a BAR SCC keretében más, a Lufthansától eltérő fuvarozókkal együtt részt vettek a hongkongi SSC szintjének rögzítésére vonatkozó egyeztetésben. Ebben az összefüggésben a Lufthansa ugyanezen e-mailben megfogalmazott azon javaslatát, hogy a WOW szövetség következő találkozója keretében tárgyalják meg a hongkongi SSC szintjének kérdését, az egyértelmű szövegén túl azon többoldalú kapcsolatok fényében kell értelmezni, amelyekre ugyanezen időszak alatt került sor e kérdést illetően, és amelyekben mind a Lufthansa, mind pedig a felperesek részt vettek. Ebből következik, hogy a Bizottság nem tévedett, amikor a megtámadott határozat (792) preambulumbekezdésében megállapította, hogy az említett e-mail inkább azt támasztja alá, hogy a WOW szövetség tagjai között az SSC szintjére vonatkozó összehangolás állt fenn.

341 A felperesek kétségtelenül joggal válaszolnak erre úgy, hogy nincs bizonyíték arra, hogy a WOW szövetség e tárgyban tartott ülésére ténylegesen sor került volna, sőt arra sem, hogy a Lufthansa ilyen irányú javaslatot intézett volna az említett szövetség többi tagjához. Ez azonban nem akadályozhatja meg a Bizottságot abban, hogy a szóban forgó e-mailre a valószínűsítő körülmények szélesebb csoportja keretében terhelő bizonyítékként hivatkozzon. Az a tény ugyanis, hogy a Lufthansa e kérdéssel a WOW szövetség egyik találkozóján foglalkozni kívánt, önmagában valószínűsítő körülményt jelent arra vonatkozóan, hogy az SSC szintjének kérdését megvitatták az említett szövetség tagjai között (lásd ebben az értelemben: 2012. június 29-i GDF Suez kontra Bizottság ítélet, T-370/09, EU:T:2012:333, 226. pont).

342 A második, 2003. március 5-i e-mail a Lufthansa hongkongi vezetőjétől származik, és arról tájékoztatja a Lufthansánál található partnerét, hogy „a WOW [szövetségi] partnereknél az SSC-vel kapcsolatos erőfeszítései” sikeresek voltak, és hivatkozik a felperesektől és a SAC-tól kapott legutóbbi, erre vonatkozó információkra (a megtámadott határozat (620) preambulumbekezdése). E vezető kiemeli, hogy a felperesek megkapták a hongkongi hatóságok engedélyét, és hogy az SSC-t 2003. március 14-től alkalmazzák majd.

343 Ebből a dokumentumból kitűnik, hogy a Lufthansa kapcsolatba lépett a SAC-kal és a felperesekkel a Hongkongra alkalmazandó SSC-t illetően, és hogy e kapcsolatfelvételeket a WOW szövetség összefüggésébe kívánta elhelyezni.

344 Kétségtelenül meg kell jegyezni, hogy e kapcsolatfelvétel konkrét részleteit nem határozták meg, különösen annak multilaterális vagy nem multilaterális jellegét illetően. Ugyanakkor az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, noha a Bizottságnak pontos és egybevágó bizonyítékokat kell szolgáltatnia a jogsértés megtörténtének bizonyítására, a Bizottság által előterjesztett minden egyes bizonyítéknak nem kell a jogsértés összes elemét tekintve szükségszerűen eleget tennie e feltételeknek. Ebből következik, hogy bár a szóban forgó e-mail önmagában nem bizonyítja, hogy a felperesek többoldalú kapcsolatban álltak a SAC-kal és a Lufthansával a WOW szövetség keretében, mindazonáltal az állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően (lásd: 2010. július 1-jei Knauf Gips kontra Bizottság ítélet, C-407/08 P, EU:C:2010:389, 47. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), a jelen jogalap tizedik része keretében meg kell vizsgálni, hogy más elemekkel együtt ez az e-mail valószínűsítő körülmények olyan csoportját képezhette-e, amely lehetővé tette a Bizottság számára annak megállapítását, hogy ez a helyzet áll fenn.

345 Harmadszor, a megtámadott határozat (673) preambulumbekezdése a Lufthansa tokiói irodájának egyik munkavállalójától származó, 2001. október 30-án kelt belső e-mailre hivatkozik, amelyben e munkavállaló sajnálkozik, hogy a Lufthansa „elszalasztotta a lehetőséget”, mivel nem kezdeményezte a japán hatóságokhoz az SSC-re vonatkozó kérelem időben történő benyújtását, aminek következtében „a külföldi fuvarozóknak az [SSC] 0,10–0,15 eurós [kilogrammonkénti] árának [rögzítésére] irányuló szövetsége” „meggyengült”, az „európai nehézsúlyúak”, vagyis az AF, a KLM, a British Airways és a felperesek pedig időközben benyújtották a fuvarlevelenkénti 500–600 japán jenre vonatkozó kérelmüket. Az említett preambulumbekezdés ezt követően megjegyzi, hogy ezen e-mail címzettje azt belső úton átirányította, jelezve, hogy továbbra is támogatja, hogy a Lufthansa egy kilogrammonként 0,15 euró SSC iránti kérelmet nyújtson be, és hogy „bizonyos, hogy a többi európai fuvarozó követ minket, amikor bejelentjük, hogy kezdeményezni fogjuk”.

346 A felperesek állításával ellentétben ezen elemek nem korlátozódnak a más fuvarozók által a japán hatóságokhoz benyújtott kérelmekre való hivatkozásra, és a Lufthansa azon szándékának kinyilvánítására, hogy eltérjen a többek között a felperesek által kért SSC összegétől. Az első e-mail tehát a „külföldi fuvarozók” között annak érdekében folytatott összehangolási kísérletre utal, hogy bizonyos SSC-összeget érjenek el, és hallgatólagosan kapcsolatot teremt a sikertelensége és a több európai fuvarozó, köztük a felperesek által benyújtott, más SSC-összegre vonatkozó kérelem között. A második e-mail felfedi a Lufthansa azon szándékát, hogy tájékoztatja az említett európai fuvarozókat arról, hogy az összehangolás eredeti céljának megfelelő kérelem benyújtásával átveszi a kezdeményezést. Ennélfogva a megtámadott határozat (673) preambulumbekezdésében szereplő elemek hozzájárulhatnak a felperesek és a Lufthansától eltérő fuvarozók közötti versenyellenes kapcsolatok fennállásának bizonyításához.

347 A fentiekre tekintettel egyrészt meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat (223) preambulumbekezdésében szereplő elemek csupán annak bizonyítására irányulnak, hogy a felperesek és a Lufthansa között kapcsolat állt fenn az FSC tárgyában, aminek következtében a fenti 337. pontban kifejtett indokok miatt ki kell zárni azokat a valószínűsítő körülmények azon csoportjából, amelyet a felperesek a jelen jogalap tizedik részében teljes egészében vitatnak. Másrészt, mivel az e határozat (620) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mail önmagában nem bizonyítja, hogy a felperesek a WOW szövetség keretében többoldalú kapcsolatban álltak a SAC-kal és a Lufthansával, a fenti (344) bekezdésben hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően fontos megvizsgálni a jelen jogalap tizedik része keretében, hogy más elemekkel együtt – beleértve az említett határozat (618) és (673) preambulumbekezdésében ismertetetteket is – az mindazonáltal beletartozhat-e a valószínűsítő körülmények olyan csoportjába, amely lehetővé tette a Bizottság számára annak megállapítását, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértésben.

c) A Star Cargo szövetség keretében történt 1999. decemberi e-mail-váltás értékelésekor elkövetett hibákra alapított, harmadik részről

348 A felperesek előadják, hogy a Bizottság tévesen foglalta bele az 1999. december 13-i és 14-i, a Star Cargo szövetség fuvarozói, azaz a felperesek, a Lufthansa, három másik fuvarozó és az Air Canada közötti e-mail-váltást az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételük, illetve az arról való tudomásuk megállapításának alapjául szolgáló valószínűsítő körülmények csoportjába.

349 Először is a felperesek előadják, hogy az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételük kezdő időpontjának bizonyítása érdekében hivatkozott kapcsolatfelvételnek szükségképpen önmagában kell bizonyítania a jogsértés fennállását, és hogy a Bizottság a megtámadott határozat (921) preambulumbekezdésében tévesen állapította meg, hogy a szóban forgó információcserét a valószínűsítő körülmények csoportjának átfogó értékelése keretében kell értékelni.

350 Másodszor rámutatnak arra, hogy a szóban forgó információcserére kiterjed az 1996. évi mentesség, mivel az egységes és folyamatos jogsértés ezen időszak vonatkozásában csak az EGT-n belüli útvonalakra vonatkozik, és kizárólag ők és a Lufthansa voltak a szövetség ilyen útvonalakat kiszolgáló tagjai. Végeredményben az ilyen információcserét a felperesek szerint a Star Cargo szövetség is igazolja, és az mindenesetre a légiközlekedési ágazat vállalkozásaira vonatkozó versenyszabályok alkalmazásával kapcsolatos eljárás megállapításáról szóló, 1987. december 14-i 3975/87/EGK tanácsi rendeletben (HL 1987. L 374., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 262. o.) előírt csoportmentességben részesül.

351 Harmadszor előadják, hogy az említett információcsere nem áll objektív kapcsolatban az egységes és folyamatos jogsértéssel. Ez a helyzet áll fenn, tekintettel e kapcsolatfelvételek hátterére, amelyet az FSC mechanizmusának létrehozására irányuló IATA-határozat, továbbá a szóban forgó információcsere elszigetelt jellege egy röviddel később megszüntetett szövetség keretében, valamint azon tény jellemez, hogy a felperesek és a Lufthansa voltak az ezen információcserében részt vevő egyedüli olyan fuvarozók, amelyekkel szemben arra a megtámadott határozatban hivatkoztak. A felperesek hozzáteszik, hogy az SAS Cargónak a szóban forgó információcserében részt vevő munkavállalója semmilyen más vitatott kapcsolatban nem vett részt. Végül hangsúlyozzák, hogy a szóban forgó információcsere legfeljebb egy fuvarozóval kötött olyan megállapodást tár fel, amely arra irányult, hogy ne vezessenek be FSC-t, és amelyet végeredményben nem tartottak tiszteletben, mivel a Lufthansa álláspontját követték, amelyet később közöltek velük.

352 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

353 Előzetesen meg kell állapítani, hogy a jelen rész keretében a felperesek nem szorítkoznak a szóban forgó e-mail-váltás bizonyító erejének vitatására. Tágabban véve meg kívánják kérdőjelezni ugyanis a Bizottság által a megtámadott határozat (1148) preambulumbekezdésében az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételük kezdő időpontjaként megállapított időpontot, amely egybeesik az említett levélváltás kezdő időpontjával, a jelen esetben 1999. december 13-ával.

354 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy amint az a fenti 344. pontból kitűnik, az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése megsértésének bizonyításához a Bizottságnak komoly, pontos és egybevágó bizonyítékokat kell szolgáltatnia. Mindazonáltal a Bizottság által előterjesztett minden egyes bizonyítéknak nem kell a jogsértés összes elemét tekintve szükségszerűen eleget tennie e feltételeknek. Elegendő, ha az említett intézmény által hivatkozott valószínűsítő körülmények csoportja összességében értékelve megfelel e követelménynek (2010. július 1-jei Knauf Gips kontra Bizottság ítélet, C-407/08 P, EU:C:2010:389, 47. pont). A felperesek állításával ellentétben ezen elvek az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételük kezdetének meghatározására is vonatkoznak (lásd ebben az értelemben: 2014. május 21-i Toshiba kontra Bizottság ítélet, T-519/09, nem tették közzé, EU:T:2014:263, 175–179. pont; 2014. december 12-i Hansen & Rosenthal és H&R Wax Company Vertrieb kontra Bizottság ítélet, T-544/08, nem tették közzé, EU:T:2014:1075, 166–179. pont).

355 A jelen ügyben a megtámadott határozat (135) preambulumbekezdésében hivatkozott szóban forgó információcsere a felperesek által a Lufthansa, három másik fuvarozó és az Air Canada részére küldött e-maillel kezdődött. Ebben az e-mailben a felperesek – habozásukat kifejezve – azt kérdezték az utóbbiaktól, hogy szándékukban áll-e FSC-t bevezetni, mivel az üzemanyag ára meghaladta az IATA által az FSC bevezetésére vonatkozó határozattervezetben meghatározott küszöbértéket. Válaszul az egyik fuvarozó jelezte, hogy egyetért a felperesekkel, míg a Lufthansa a következőket közölte:

„most mi is habozunk a kezdeményezést illetően. Ha a nagy versenytársaink közül mások is ezt tennék, azt követnénk, de eltérő és kevésbé centralizált módon.”

356 Ebből az információcseréből arra lehet következtetni, hogy a felperesek kezdeményezték a kapcsolatfelvételt több fuvarozóval, multilaterális keretben, hogy tájékozódjanak arról, hogy szándékoznak-e FSC-t bevezetni, vagy sem. Ebből az is kitűnik, hogy a szóban forgó fuvarozó és a Lufthansa válaszai tájékoztatták a felpereseket és a többi címzettet az FSC bevezetésével kapcsolatos szándékaikról. A felperesek egyébként nem vitatják, hogy – amint az a megtámadott határozatból kitűnik – e kapcsolatfelvételre az érintett fuvarozók székhelyének szintjén került sor.

357 Azt is hangsúlyozni kell, hogy az ezen első kapcsolatfelvételt követő két hónapon belül több további, a felpereseket érintő kapcsolatfelvételre Finnországban, Svájcban és Szingapúrban került sor, mind a székhely szintjén, mind helyi szinten, amelyek tanúsítják az FSC multilaterális összehangolására irányuló szándékot. E kapcsolatfelvételekre a megtámadott határozat (144)–(146) preambulumbekezdése hivatkozik, és azokat olyan bizonyítékokkal támasztják alá, amelyek bizonyító ereje nem tagadható (lásd a lenti 438–467., 567–594. és 602–606. pontot). E kapcsolatfelvételek egyszerre érintették az eljárás alá vont, az 1999. december 13-i és 14-i levélváltásban részt vevő fuvarozóktól eltérő fuvarozókat, valamint a Lufthansát (a megtámadott határozat (145) és (146) preambulumbekezdése) és az Air Canadát (a megtámadott határozat (145) preambulumbekezdése).

358 Ebből következik, hogy a Bizottság nem követett el hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó e-mail-váltás hozzájárult a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének bizonyításához, következésképpen 1999. december 13-át tekintette a részvételük kezdő időpontjának.

359 A felperesek egyetlen érve sem cáfolja ezt az értékelést.

360 Először is, a felperesek által hivatkozott és a fenti 351. pontban felidézett ténybeli háttér nem kérdőjelezi meg a szóban forgó e-mail-váltás során történt kapcsolatfelvételek jellegét és tárgyát, amelyek a felek arra irányuló szándékát tanúsítják, hogy a székhely szintjén egyeztessenek az FSC bevezetését illetően. Közelebbről azon körülményt illetően, hogy a felperesek szóban forgó információcserében részt vevő munkavállalója nem vett részt más versenyellenes kapcsolatokban, meg kell jegyezni, hogy a különböző vitatott cselekményekben részt vevő természetes személyek azonossága nem szükséges az egységes és folyamatos jogsértés fennállásához.

361 Ezenkívül a fenti 357. pontban felidézett körülményekből kitűnik, hogy a szóban forgó e-mail-váltással szinte egyidejűleg a felperesek egy sor, ugyanazon cél elérésére irányuló kapcsolatfelvételben vettek részt más fuvarozókkal, valamint az Air Kanadával és a Lufthansával, amelyek szintén részt vettek az említett e-mail-váltásban. E körülmények között, és ellentétben azzal, amit a felperesek állítanak, nem valószínű, hogy ez az e-mail-váltás olyan egyeztetési szándékot tükröz, amely terjedelme tekintetében a Star Cargo szövetségre korlátozódik.

362 Egyébiránt az IATA határozattervezetét illetően a felperesek elismerik, hogy az nem volt alkalmazható a szóban forgó e-mail-váltás időpontjában. Következésképpen nincs jelentősége annak, hogy az illetékes hatóságok – bár később – megtagadják annak jóváhagyását.

363 Végül a szóban forgó e-mail-váltás keretében végzett egyeztetés felperesek magatartására gyakorolt hatásának állítólagos hiányát illetően rá kell mutatni, hogy az, hogy valamely cselekmény nem gyakorolt konkrét hatást az érintett vállalkozás magatartására, önmagában nem zárhatja ki azt a következtetést, hogy e cselekmény az egységes és folyamatos jogsértés részét képezi. Ezenfelül emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat (144) és (584) preambulumbekezdésében szereplőkhöz hasonló érzékeny információk hozzáférhetővé tétele megszünteti a versenytárs jövőbeli magatartásával kapcsolatos bizonytalanságot, és így közvetlenül vagy közvetve befolyásolja az információk címzettjének stratégiáját (lásd ebben az értelemben: 2011. március 24-i Comap kontra Bizottság ítélet, T-377/06, EU:T:2011:108, 70. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ezenkívül meg kell jegyezni, hogy amennyiben valamely vállalkozás ilyen információkat kap anélkül, hogy nyilvánosan elhatárolódna a szóban forgó kezdeményezéstől, vagy azt bejelentené a közigazgatási hatóságoknak, az a jogsértés folytatására való ösztönzéssel jár, és megakadályozza annak felfedezését (2013. május 17-i Trelleborg Industrie és Trelleborg kontra Bizottság ítélet, T-147/09 és T-148/09, EU:T:2013:259, 68. pont).

364 Másodszor, a szóban forgó e-mail-váltásra nem terjed ki sem az 1996. évi mentesség, sem pedig a 3975/87 rendeletben előírt csoportmentesség.

365 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésében foglalt kartelltilalom általános elvére tekintettel az olyan, eltérést engedő jellegű rendelkezéseket, mint amelyek az 1996. évi mentességben vagy a 3975/87 rendeletben szerepelnek, nem lehet kiterjesztően értelmezni, és nem lehet úgy értelmezni, hogy az azokat tartalmazó jogi aktusok

hatályát kiterjesszék az általuk biztosítani kívánt érdekek védelméhez szükséges mértéken túl (lásd ebben az értelemben: 1993. április 22-i Peugeot kontra Bizottság ítélet, T-9/92, EU:T:1993:38, 37. pont).

366 Először is az 1996. évi mentesség alkalmazását illetően meg kell állapítani, hogy a felperesek nem fejtették ki, hogy az FSC-re vonatkozó, hat fuvarozó közötti egyeztetési kezdeményezés, amelyet a szóban forgó e-mail-váltás tanúsít, mennyiben illeszkedett az 1996. évi mentesség tárgyát képező szövetségbe, és azon célkitűzésébe, hogy világszinten integrált közlekedési rendszert hozzon létre a felperesek és a Lufthansa között (lásd a fenti 332. pontot). E tekintetben az az állítás, amely szerint a Star Cargo szövetség az 1996. évi mentességgel érintett szövetség egyszerű kiterjesztése, még ha be is bizonyosodik, nem eredményezheti az 1996. évi mentességnek a Star Cargo szövetség javára történő kiterjesztését, mert az az említett mentesség olyan kiterjesztő értelmezéséhez vezetne, amely ellentétes lenne az előző pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlattal.

367 Azon másodlagos érvet illetően, amely szerint a Bizottságnak a felperesek és a Lufthansa, valamint az ezek és egy másik fuvarozó közötti szövetségekre vonatkozó határozathozatali gyakorlata azt bizonyítja, hogy a Bizottság abban az időszakban úgy vélte, hogy a szóban forgó e-mail-váltásban részt vevő többi, az EGT-n kívül letelepedett fél nem volt sem tényleges, sem potenciális versenytárs az EGT-n belüli útvonalakon, meg kell állapítani, hogy a vitatott kartell világszintű dimenziójának, valamint a fuvarozók közötti versenyviszonynak a vitatását a Törvényszék már megvizsgálta, valamint elutasította a jelen jogalap első része első kifogásának vizsgálata során (lásd a fenti 279–293. pontot).

368 Feltételezve, hogy a felperesek a Bizottság őket érintő határozathozatali gyakorlatára való hivatkozásukkal a bizalomvédelem elvére kívánnak hivatkozni, bizonyítaniuk kellett volna, hogy pontos, feltételhez nem kötött és egybehangzó, valamint hitelt érdemlő és megbízható forrásokból származó ígéreteket nyújtottak, amelyek megalapozott várakozásokat kelthettek a felperesekben (lásd ebben az értelemben: 2019. március 5-i Eesti Pagar ítélet, C-349/17, EU:C:2019:172, 97. pont). Márpedig az, hogy a Bizottság nem fogadott el egyedi mentesítési határozatot azt követően, hogy a 3975/87 rendelet alapján eljárást indítottak a felperesek, a Lufthansa és egy másik fuvarozó közötti szövetséggel kapcsolatban, a felperesek által sugalltakkal ellentétben nem minősülhet határozott és végleges állásfoglalásnak az említett szövetség által az EGT-n belüli útvonalakra gyakorolt hatást illetően az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének alkalmazhatatlanságával kapcsolatban, és *a fortiori* azzal kapcsolatban, hogy nem áll fenn versenyhelyzet egyrészt a felperesek és a Lufthansa, másrészt pedig a szóban forgó fuvarozó között. Egyébiránt és mindenesetre, mivel a Star Cargo szövetség több tagja nem volt tagja a felperesek, a Lufthansa és a szóban forgó fuvarozó közötti szövetségnek, meg kell állapítani, hogy a Bizottságnak a 3975/87 rendelet alapján indított eljárás keretében nem kellett határoznia azokról a ténybeli elemekről, amelyek a szóban forgó e-mail-váltás tárgyát képezik.

369 Ezt követően a 3975/87 rendelet által előírt csoportmentesség alkalmazását illetően a felperesek előadják, hogy a szóban forgó e-mail-váltás a 3975/87 rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében hivatkozott melléklet i) pontjában foglalt rendelkezés hatálya alá tartozik, mivel az csak az „árszerkezetre” vonatkozik.

370 A 3975/87 rendelet 2. cikke (1) bekezdésének szövege a következő:

„A[z EUMSZ 101. cikk] (1) bekezdésében meghatározott tilalom nem vonatkozik a mellékletben felsorolt megállapodásokra, döntésekre és összehangolt magatartásra, amennyiben azok kizárólagos célja és hatása a technikai fejlesztés vagy együttműködés. Ez a felsorolás nem kimerítő.”

371 Az e cikkben hivatkozott melléklet i) pontjában foglalt rendelkezés szövege a következő:

„a szállítási díjak alkalmazására irányadó szerkezetre és feltételekre vonatkozó egységes szabályok meghatározása és alkalmazása, feltéve hogy e szabályok sem közvetlenül, sem közvetve nem rögzítik a szállítási díjakat, illetve feltételeket.”

372 E rendelkezésekből kitűnik, hogy az általuk előírt mentességben való részesülés azokra a magatartásokra korlátozódik, amelyek kizárólagos célja vagy hatása a technikai fejlesztés vagy együttműködés. Az a körülmény tehát, hogy valamely magatartást említ a 3975/87 rendelet melléklete, nem elegendő a kartelltilalom elvétől való eltéréshez.

373 A jelen ügyben meg kell jegyezni, hogy a felperesek nem hivatkoznak egyetlen olyan célra vagy hatásra sem, amely olyan technikai fejlesztésben vagy együttműködésben állna, amely a szóban forgó e-mail-váltás keretében történt kapcsolatfelvételekhez kapcsolódna. A felperesek *a fortiori* nem hivatkoznak semmilyen olyan körülményre sem, amely annak bizonyítására irányulna, hogy kizárólag ilyen célt vagy hatást követtek.

374 Egyébiránt a fenti 355. pontból kitűnik, hogy a felperesek 1999. december 13-i e-mailjükben a többi fuvarozó FSC bevezetésére irányuló esetleges szándékáról kívánták tájékozódni. Ebből következik, hogy bár ez a kapcsolatfelvétel azt a szándékot tanúsítja, hogy más fuvarozókkal egyeztessenek az FSC bevezetéséről, ez nem jelenti azt, hogy a 3975/87 rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében hivatkozott melléklet i) pontjában foglalt rendelkezés értelmében vett, az árufuvarozási díjak alkalmazására irányadó szerkezetre és feltételekre vonatkozó egységes szabályokat kívántak volna meghatározni.

375 A fentiekre tekintettel el kell utasítani a felpereseknek a 3975/87 rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében előírt csoportmentességben részesülésre való hivatkozását.

376 Harmadszor, nem bizonyított, hogy a szóban forgó e-mail-váltást a Star Cargo szövetség igazolhatta.

377 A felperesek ugyanis nem terjesztenek elő semmilyen valószínűsítő bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy az említett szövetség tényleges működése megkövetelte volna, hogy tagjai az FSC-vel kapcsolatban egyeztessenek. Ők maguk is rámutatnak arra, hogy bár a Lufthansával megkísérelték a Star Cargo szövetség létrehozását, kísérleteik 2000-ben kudarcot vallottak. Bár a szövetség tagjai közötti kölcsönös szándéknyilatkozat elfogadására került sor 1999 áprilisában, amint az a felperesek kifogásközlésre adott válaszából kitűnik, ez utóbbiak nem szolgálnak semmilyen olyan információval, amely bizonyítaná az operatív végrehajtás későbbi megkezdését, ami igazolta volna a szóban forgó e-mail-váltást.

378 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem követett el hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó e-mail-váltás hozzájárul a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének bizonyításához, és amikor az említett e-mail-váltás alapján határozta meg az említett jogsértésben való részvételük kezdő időpontját.

379 Ennélfogva a jelen részt el kell utasítani.

d) A WOW szövetséggel kapcsolatos magatartások értékelésekor elkövetett hibákra alapított, negyedik részről

380 A jelen rész a WOW szövetséggel kapcsolatos magatartások értékelése során elkövetett hibákra hivatkozik. Ez a rész három kifogás köré épül, amelyek közül az első a WOW szövetség tagjai közötti kapcsolatok jogellenességének megállapítása során elkövetett hibákon alapul, a második a WOW szövetségen belüli kapcsolatok EUMSZ 101. cikkel való összeegyeztethetősége vizsgálatának vétkes elmulasztásán, a harmadik pedig az említett kapcsolatoknak az egységes és folyamatos jogsértés körébe történő bevonása során elkövetett hibákon alapul.

1) A WOW szövetség tagjai közötti kapcsolatok jogellenességének megállapítása során elkövetett hibákra alapított, első kifogásról

381 A felperesek megjegyzik, hogy a megtámadott határozat 18 olyan kommunikációra támaszkodik, amelyekben csak a WOW szövetség fuvarozói vettek részt, annak megállapítása érdekében, hogy azok részt vettek az egységes és folyamatos jogsértésben. Azt állítják, hogy a Bizottság tévesen állapította meg a megtámadott határozat (971) preambulumbekezdésében, hogy a WOW szövetségen belüli e kapcsolatokra a „szövetség jogszerű keretein kívül” került sor.

382 A WOW szövetségen belül tanúsított magatartások ugyanis valójában a megtámadott határozat (928)–(931) preambulumbekezdésében leírtak szerint a megállapodás általános céljának körébe tartoznak, amely szerint a szövetség tagjai integrált áruszállítási rendszert hoznak létre, és összekapcsolják áruszállítási szegmensük tevékenységeit, többek között integrált hálózat létrehozásával, az értékesítés integrálásával, valamint a költségek és bevételek megosztásával. A felperesek ezért úgy vélik, hogy a Bizottság alábecsülte a WOW szövetségben folytatott együttműködés végrehajtását, és túlbecsülte a pótdíjakkal kapcsolatos kapcsolatfelvételek terjedelmét.

383 A felperesek továbbá azt is kifogásolják, hogy nem hallgatták meg őket bizonyos, a szövetség végrehajtásának terjedelmére és az annak keretében a pótdíjak összehangolásának terjedelmére vonatkozó egyes tények kapcsán, valamint a Bizottság ezekkel kapcsolatos következtetéseit illetően.

384 Végül a Bizottság tévesen támaszkodott a megtámadott határozat (950), (956) és (957) preambulumbekezdésében foglalt elemekre annak érdekében, hogy megpróbálja bizonyítani, hogy a WOW szövetségen belüli kapcsolatok jogellenes jellege ismert volt.

385 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

i) A védelemhez való jog megsértéséről

386 Elöljáróban meg kell vizsgálni a felpereseknek a védelemhez való joguk megsértésére való hivatkozását, amennyiben egyrészt a kifogásközlés nem tartalmazta a Bizottságnak a WOW szövetség végrehajtásának terjedelmére és a WOW szövetségen belüli, pótdíjakkal kapcsolatos kapcsolatfelvételek terjedelmére vonatkozó megállapításait, másrészt pedig bizonyos, az első jogalapban említetteken kívüli elemeket használtak fel e megállapítások alátámasztására anélkül, hogy azokat előzetesen közölték volna velük.

387 A Bizottsággal szemben felhozott, a kifogásközlés és a megtámadott határozat tartalma közötti eltérésre vonatkozó első kifogást illetően emlékeztetni kell arra, hogy amint azt a Törvényszék a fenti 136. pontban megállapította, a védelemhez való jog tiszteletben tartása megköveteli többek között, hogy a kifogásközlés tartalmazza az érintett vállalkozás ellen felhozott lényeges tényezőket, mint például a vele szemben kifogásolt tényeket, minősítésüket, és azon bizonyítékokat, amelyekre a Bizottság támaszkodik.

388 Amint azonban a fenti 138. pontból kitűnik, a kifogásközlésben szereplő ténybeli és jogi értékelések pusztán előzetes jellegűek, és a Bizottság nem köteles azokat fenntartani.

389 A jelen ügyben meg kell jegyezni, hogy a kifogásközlés 1321. pontja a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételét tanúsító valamennyi kapcsolatfelvételt rögzítette. A kifogásközlés 1325. és 1327. pontja szerint a felpereseknek az egységes és folyamatos jogsértés FSC-vel és SSC-vel kapcsolatos összetevőiben való részvételére vonatkozó bizonyítékok különösen a WOW szövetségen belül tartott egyes találkozókra és megbeszélésekre vonatkoznak. Egyébiránt a felperesek nem vitatják, hogy a vitatott kartell azon célját, amely az eljárás alá vont fuvarozók számára abban állt, hogy az árufuvarozási szolgáltatások nyújtása díjszabásának megállapítása során az egész világon összehangolják magatartásukat különösen az FSC és az SSC útján, már a kifogásközlésben is megjelölték. Ebből következik, hogy a WOW szövetségen belül a pótdíjakkal kapcsolatos kapcsolatfelvételek terjedelme kitűnt a kifogásközlés tartalmából, és a felperesek állításával ellentétben nem olyan új állításon alapult, amely először a megtámadott határozatban jelent meg.

390 Ami a vitatott határozatban a WOW szövetség végrehajtásának terjedelmére vonatkozó okfejtéseket illeti, nem vitatott, hogy ezek nem szerepeltek a kifogásközlésben. Meg kell azonban állapítani, hogy ezen okfejtések célja a többek között a felperesektől származó, a kifogásközlésre adott válaszokban szereplő azon részletes érvek elemzése és megválaszolása, amelyek a WOW szövetségen belüli kapcsolatokat a szövetség által követett jogos célokra tekintettel próbálják igazolni. Ezzel a Bizottság nem egészíti ki a felperesek ellen felhozott tényeket, hanem csak a felperesek és más fuvarozók, a kifogásközlés címzettjei és a WOW szövetség tagjai által a válaszaikban előadottakkal kapcsolatban tesz észrevételeket. Végül a Bizottság által végzett azon jogi értékelés, amely végén a megtámadott határozat (971) preambulumbekezdésében arra a következtetésre jutott, hogy a WOW szövetség nem igazolja a pótdíjak e szövetség keretében való összehangolását, a kifogásközlés 1446. pontjában ugyan röviden, de a jogilag megkövetelt módon már szerepelt.

391 Ami a Bizottsággal szemben felhozott második, a megtámadott határozat (933) és (949) preambulumbekezdésében említett egyes terhelő bizonyítékok közigazgatási eljárás során való közlésének hiányára vonatkozó kifogást illeti, arra a fenti 90–96. pontban az iratbetekintési jog terjedelmére vonatkozóan kifejtett elveket kell alkalmazni.

392 A felperesek ily módon azt állítják, hogy a Lufthansa által a kifogásközlésre adott válaszban tett és a megtámadott határozat (933) preambulumbekezdésében szereplő nyilatkozat, amely szerint „a [WOW] szövetség jelenleg inaktív, és már nem lehet arra hivatkozni, hogy útvonalhálózatot működtet”, nem közölt terhelő bizonyítéknak minősül. E tekintetben meg kell jegyezni, hogy e nyilatkozatot egyrészt „A WOW szövetség elemzése: a szövetségi megállapodás végrehajtása” című pont tartalmazza, másrészt pedig arra azon megállapítás alátámasztása érdekében hivatkoznak, hogy a WOW szövetséget csak korlátozottan hajtották végre. Ez tehát megerősíti a Bizottság azon álláspontját, hogy a WOW szövetség nem tudta igazolni a pótdíjak e szövetség keretében történt összehangolását, tekintettel a szövetség korlátozott végrehajtására. Kétségtelen,

hogy a megtámadott határozat további preambulumbekezdései nem utalnak kifejezetten erre a nyilatkozatra. Ugyanakkor e nyilatkozat tartalma, valamint az a mód, ahogyan az a megtámadott határozat szerkezetébe illeszkedik, arra enged következtetni, hogy terhelő bizonyítékról van szó. Márpedig az említett nyilatkozatot a közigazgatási eljárás során nem közölték. Azt tehát nem szabad figyelembe venni a Bizottság jelen kifogás keretében megkérdőjelezett következtetései megalapozottságának vizsgálata során a fenti 96. pontban felidézett ítélkezési gyakorlatnak megfelelően annak meghatározása érdekében, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban eltérő eredményre jutott volna-e, ha ezt a nyilatkozatot terhelő bizonyítékként elutasították volna (lásd a lenti 416. és 432. pontot).

393 A felperesek előadják továbbá, hogy velük szemben nem minősül érvényesíthető terhelő bizonyítéknak a COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss ügyben 2005. július 4-én hozott határozatnak a megtámadott határozat (949) preambulumbekezdésében hivatkozott kivonata. Ezen állítás elutasításához elegendő megjegyezni, hogy e kivonatra maguk a felperesek hivatkoznak a kifogásközlésre adott válaszukban, és hogy az arra alapított kifogást, hogy a Bizottság nem közölte velük az e kivonatban szereplő állítást alátámasztó dokumentumokat, a Törvényszék a fenti 119. pontban már elutasította az első jogalap vizsgálata keretében.

ii) A WOW szövetség terjedelméről és tényleges végrehajtásáról

394 A jelen kifogással a felperesek először is a Bizottság azon, a megtámadott határozat (947)–(952) preambulumbekezdésében szereplő megállapításait kívánják megkérdőjelezni, amelyek szerint a WOW szövetség terjedelme és végrehajtásának tényleges feltételei nem indokolják a vitatott kartell keretében végrehajtott díjösszehangolást, különösen a pótdíjak tekintetében.

395 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban alábecsülte a WOW szövetség végrehajtását oly módon, hogy bizonyos tényeket elferdített, vagy nem vett figyelembe. A partnerek hálózatainak integrációja ily módon kitűnik a közös teherszállító repülőgépekre és a kapacitások megosztására vonatkozó megállapodások megkötéséből. A Bizottságnak a megtámadott határozat (941) preambulumbekezdésében szereplő azon állításának, amely szerint a felek nem bizonyították, hogy az informatikai rendszerek integrálására irányuló projekt végrehajtási intézkedések tárgyát képezte, ellentmond többek között az, hogy e határozat (934) preambulumbekezdése egy közös online nyomon követési rendszerre hivatkozik. A Bizottság ezenkívül elferdíti a felperesek állításait, amikor azt állítja, hogy a kezelési feladatok integrálása korlátozott volt, illetve hogy a közös védjegy körüli együttműködés csak egyszeri volt. Végül a Bizottság nem cáfolta a WOW szövetség tagjai által kínált termékek harmonizálásának szükségességét, és a megtámadott határozat számos, az értékesítés integrálására irányuló kezdeményezést figyelmen kívül hagyott.

396 A jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozat (947)–(952) preambulumbekezdésében arra a következtetésre jutott, hogy a WOW szövetség keretében állítólagosan tett kezdeményezések egyike sem indokolta a pótdíjak általános összehangolását, mivel az említett szövetségen belüli együttműködés korlátozott maradt, soha nem jutott el az integrált értékesítési és díjpolitika szintjére, és lényegében csak bizonyos útvonalakra, bizonyos ügyfelekre vagy bizonyos termékekre vonatkozó célzott projektekre korlátozódott. E következtetés levonása érdekében a Bizottság az eljárás alá vont, a szóban forgó szövetségben tag fuvarozók által a közigazgatási eljárás során benyújtott dokumentumok és nyilatkozatok elemzésére támaszkodott. A megtámadott határozat (951) és (952) preambulumbekezdésében hivatkozott továbbá az iratok

között található több olyan dokumentumra, amelyek azt bizonyítják, hogy a WOW szövetség tagjai egyéni pótdíjpolitikát folytattak, amelyet nem voltak hajlandók az említett szövetség igényei miatt feladni.

397 A felperesek által a jelen rész keretében előadott körülmények nem alkalmasak arra, hogy megkérdőjelezzék a Bizottság által levont következtetések megalapozottságát.

398 Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy a felperesek nem hivatkoznak a WOW szövetségen belüli általános integrált díjpolitika meglétére. Ezt követően továbbra sem bizonyítják, hogy a kereskedelmi integrációnak az általuk beadványaikban említett példái, mint például a közös értékesítési ügynökök létezése bizonyos országokban, vagy a felperesek díjajánlatában az adott esetben a WOW szövetség más tagjai által kiszolgált célállomások megemlítése, szükségszerűen a díjakkal vagy a pótdíjakkal kapcsolatos általános összehangolással járnak. Ez vonatkozik a megtámadott határozat (938)–(940) preambulumbekezdésében hivatkozott, a WOW szövetség által forgalmazott harmonizált termékekre is. A szóban forgó harmonizáció ugyanis a szolgáltatásnyújtás feltételeire, és különösen a nyújtott garanciákra vonatkozott, de nem bizonyított, hogy az említett termékek díjszabására is irányult. Ami a megtámadott határozat (946) preambulumbekezdésében említett, a WOW szövetségen belül az árak összehangolására vonatkozó feltételezéseket illeti, ezek olyan konkrét kezdeményezések körébe tartoztak, mint például a felperesek és a SAC részéről egy közös teherszállító repülőgép üzemeltetése egy adott útvonalon vagy közös ajánlatok eseti adása bizonyos ügyfeleknek, különösen szállítmányozóknak. Következésképpen nem igazolhatják a pótdíjakra vonatkozó általános összehangolás végrehajtását.

399 A bizonyos konkrét beavatkozásokat meghaladó integrált értékesítési és díjpolitika bizonyításának hiányában a felperesek által előadott, a védjegy promóciójára, a közös kezelés vagy az integrált informatikai rendszer kialakítására irányuló erőfeszítések Bizottság általi elemzésének vitatására irányuló egyéb körülmények önmagukban nem igazolhatják a pótdíjakra vonatkozó általános összehangolást.

400 Végül, ellentétben azzal, amit a felperesek a jelen kifogás keretében máshol állítanak, a különösen a megtámadott határozat (956) és (957) preambulumbekezdésében hivatkozott bizonyítékok azt mutatják, hogy a WOW szövetségi partnerek számára nem volt magától értetődő a szóban forgó kapcsolatok versenyszabályoknak való megfelelése.

iii) A WOW szövetségen belüli kapcsolatok terjedelméről

401 A felperesek vitatják a Bizottság által a WOW szövetségen belüli kapcsolatoknak tulajdonított terjedelmet, kifejtve, hogy ezek a kapcsolatok olyan konkrét és helyi kezdeményezésekhez kapcsolódtak, amelyek mint olyanok nem kapcsolhatók az egységes és folyamatos jogsértéshez.

402 A felperesek tehát vitatják a Bizottság által a megtámadott határozatban a WOW szövetség tagjai közötti 18 kapcsolatnak tulajdonított, a (401), (434), (484), (488), (490), (494), (496), (497), (512), (517), (531), (546), (596) és (628)–(632) preambulumbekezdésben hivatkozott terjedelmet. Szerintük egyik kapcsolat sem tartozik a pótdíjakra vonatkozó általános összehangolás körébe. A felperesek állítását a kapcsolatok minden egyes érintett kategóriája tekintetében meg kell vizsgálni.

403 Először is, a megtámadott határozat (596) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolat a SAC-nak a Lufthansa és a felperesek részére 2001. október 1-jén küldött közleményére vonatkozik, amelyben jelzi, hogy 2001. október 8-tól bevezeti az SSC-t. A felperesek azt állítják,

hogy ez a kapcsolatfelvétel az Egyesült Államok sajátos összefüggésében történt, és a néhány nappal korábban a WOW márkanév alatt nyújtott harmonizált expressz szolgáltatások elindításához kapcsolódott. Márpedig azon túl, hogy nem terjesztenek elő olyan bizonyítékot, amely alátámasztaná a SAC bejelentésének ilyen korlátozott terjedelmét, meg kell állapítani, hogy az SSC azonnali bevezetését az utóbbi részéről már 2001. szeptember 28-án megvitatták több különböző, más fuvarozók részvételével zajló fórumokon (lásd a megtámadott határozat (592) és (594) preambulumbekezdését), ami még valószínűtlenebbé teszi a felperesek által javasolt alternatív magyarázatot.

404 Másodszor, a megtámadott határozat (401), (434), (484), (494), (497), (512) és (546) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok tekintetében a felperesek lényegében azt állítják, hogy ezek a kapcsolatok a WOW szövetség tagjai közötti, az FSC helyi pénznemre történő átváltásának módjára vonatkozó, konkrétan „Skandináviát” érintő információcsere részét képezték, amelyet egyrészt a Lufthansa és a Japan Airlines, másrészt a SAC közös teherszállító repülőgépeinek üzemeltetése indokolt. Márpedig meg kell állapítani, hogy a felperesek semmilyen bizonyítékkal nem szolgálnak ezen állítás alátámasztására, míg a megtámadott határozatban hivatkozott elemeket ellenbizonyítékok hiányában és a pótdíjak általános alkalmazhatóságára tekintettel (lásd a fenti 279–288. pontot, valamint a lenti 445. pontot) úgy kell értelmezni, mint amelyek a Lufthansának az FSC általános alkalmazásával kapcsolatos szándékaira vonatkoznak, függetlenül a WOW szövetség bármilyen konkrét projektjétől.

405 Harmadszor, ami a megtámadott határozat (488) preambulumbekezdésében hivatkozott közleményt illeti, a felperesek Japán sajátos szabályozási hátterére hivatkoznak annak kizárása érdekében, hogy ez a közlemény az egységes és folyamatos jogsértés által követett célok részét képezné. Ezt az érvet a Törvényszék az alábbiakban a jelen jogalap hatodik részének második kifogása keretében vizsgálja meg.

406 Negyedszer, ami a megtámadott határozat (490) és (496) preambulumbekezdésében hivatkozott e-maileket illeti, amelyek a felperesek egyesült államokbeli képviselőjétől származnak, és ebben az országban a WOW szövetség tagjai között az FSC-vel kapcsolatos összehangolásra utalnak, a felperesek azt állítják, hogy ezek az említett képviselő által a szövetség egyesült államokbeli megerősítése érdekében tett erőfeszítésekkel, valamint az e szövetség tagjai közötti kapacitásfoglalási megállapodásokkal összefüggésben magyarázhatók. Márpedig elegendő megállapítani, hogy a felperesek érvei nem kérdőjelezik meg a szóban forgó e-mailekben hivatkozott FSC-vel kapcsolatos összehangolás terjedelmét, és nem támasztják alá azt, hogy az a szövetség tagjai között kötött kapacitásfoglalási megállapodásokra korlátozódott volna.

407 Ötödször, ami a megtámadott határozat (517) preambulumbekezdésében hivatkozott 2005. október 3-i e-mailt illeti, a felperesek előadják, hogy az egy szállítmányozónak tett közös ajánlat elkészítésének feltételeire vonatkozott, és ezért nyilvánvalóan nem volt független a WOW szövetség végrehajtásától. A Bizottság nem ért egyet a felperesek ezen értelmezésével, és úgy véli, hogy a szóban forgó e-mail részben a WOW szövetség tagjainak a pótdíjakkal kapcsolatos általános megközelítésével foglalkozik, függetlenül a szóban forgó közös ajánlattól. A Bizottság ezenkívül az információcsere során tett azon megjegyzésre támaszkodik, amely szerint „[a pótdíjak] kérdését »röviden« tárgyalták [a globális értékesítési tanács] utolsó ülésén, de semmilyen észrevételt nem rögzítettek az ülés jegyzőkönyvében (antitröszt!)”.

408 Márpedig ebből az e-mailből kitűnik, hogy annak célja – amint azt a felperesek joggal hangsúlyozzák – a közös ajánlatban szereplő szállítmányozóval való találkozó előkészítése volt, amelyet tíz nappal később kellett megtartani. Az e-mail ezzel összefüggésben beszámol a globális értékesítési tanács szintjén folytatott megbeszélésekről, amelyben a WOW szövetség tagjainak értékesítésért felelős alelnökei ültek:

„Szóba került, hogy a WOW [szövetség] a L[ufthansa] modelljét fogja használni a »semleges« piacokon; USA, Európa. Így bizonyos más piacokon kötött helyi megállapodások alkalmazhatók például Japánban (a hatóságok részvétele) vagy az ázsiai piacokon, ahol a versenytársak eltérő modelleket alkalmaznak.”

409 Az e-mail szerzője hozzáteszi:

„A dokumentációmban megtaláltam az Exel tárgyalásaira az utolsó évben kiadott megbízási megállapodást (másolat csatolva), amelyben valamennyi fuvarozó elfogadta a [Lufthansa] modell használatát a pótdíjakra. Használhatjuk ugyanezt a megfogalmazást a CAT/DHL ügyben?????????? Feltehetjük a kérdést [a globális értékesítési tanácsnak], hogy gyorsan választ kaphassunk?”

410 Bár ez az utóbbi kivonat ténylegesen a szóban forgó közös ajánlat kidolgozásának keretébe illeszkedik, a fenti 408. pontban ismertetett részlet – a hátterét képező összefüggésekre tekintettel – az említett ajánlat kidolgozásának körébe is tartozhat, ellentétben azzal, amit a Bizottság állít. Ebben a tekintetben a „helyi megállapodásokra” való hivatkozás úgy értelmezhető, hogy a bizonyos repülőterekről induló szállítmányozó ügyfelekre egyedi megállapodások alkalmazandók, amely értelmezés annál is inkább valószínű, mivel az e-mail célja az volt, hogy megállapodjanak a WOW szövetség által ezen ügyfélnek tett közös ajánlat feltételeiről. Az igaz, hogy az (antitröszt!) felkiáltással kifejezett, azon kockázatra való hivatkozás, hogy a globális értékesítési tanács szintjén folytatott megbeszélés versenyjogi szempontból tiltott lehet, ezzel ellentétes valószínűsítő körülménynek minősül. Mindazonáltal önmagában ez a hivatkozás nem elegendő ahhoz, hogy a felperesek által javasolt értelmezést megfossza valószínűségétől, amely értelmezés nem bizonyítatlan állításokon, hanem magának a szóban forgó e-mailnek a tartalmán alapul.

411 Következésképpen a megtámadott határozat (517) preambulumbekezdésében hivatkozott 2005. október 3-i e-mailt úgy kell tekinteni, mint amely kizárólag a WOW szövetség által egy leendő ügyfélnek teendő közös ajánlat elkészítésének célját szolgálja, és ezért nem alkalmas arra, hogy a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételét bizonyítsa.

412 Hatodszor, ami a megtámadott határozat (531) és (628)–(632) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatokat illeti, a felperesek egyrészt azt állítják, hogy azokat a SAC-kal közös légi teherszállító repülőgépnek a Koppenhága–Chicago útvonalon történő üzemeltetési terve igazolta, másrészt pedig, hogy az összehangolás kizárólag az SSC-nek a Dániából induló útvonalakra történő alkalmazására vonatkozott.

413 E tekintetben mindenekelőtt a fent említett kapcsolatfelvételek keretében végrehajtott összehangolás terjedelmét illetően meg kell állapítani, hogy az említett kapcsolatfelvételek nem korlátozódnak az SSC összehangolására, mivel a megtámadott határozat (531) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvétel szélesebb körben foglalkozik a pótdíjak kérdésével. Ezt követően az SSC-vel kapcsolatos kapcsolatfelvételeket illetően különösen a megtámadott határozat (630) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a felperesek állításával

ellentétben a szóban forgó kapcsolatok terjedelme nem korlátozódott a Dániából induló útvonalakra, hanem szélesebb értelemben az SSC harmonizált mértékkel történő alkalmazására vonatkozott Európában. Ezt megerősíti az említett preambulumbekezdésben ismertetett belső e-mail általános tartalma: „az Európát érintő WOW találkozónkon egyetértettünk abban, hogy pótdíjakat írunk elő. Tisztában vagyok vele, hogy ez nem olyan egyszerű, mint gondoltuk, vagy reméltük”; „[h]a mindenki más irányba megy, alig néhány nap múlva a legrosszabb piaci helyzetbe kerülünk”; „[a] WOW-on belül el kell döntenünk, hogy úgy akarjuk-e folytatni, mint eddig, vagy inkább a KL[M]/AF-hez hasonló szétválást választjuk”. A felpereseknek a megtámadott határozat (632) preambulumbekezdésében idézett belső e-mailjében az is szerepel, hogy „[m]i, a WOW, azaz [a Lufthansa] + [a felperesek], mindvégig azért küzdöttünk [a SAC-kal], hogy az SSC-jét 0,10-ről 0,13-ra emelje […]”. Márpedig a 0,10 és 0,13 értékek nem felelnek meg felperesek által az A.57. mellékletükben szolgáltatott adatokból következő, a SAC által Dániában alkalmazott mértékeknek.

414 Ebből következik, hogy el kell utasítani a felperesek arra vonatkozó állítását, hogy a megtámadott határozat (531) és (628)–(632) preambulumbekezdésében hivatkozott dokumentumok által megvalósított összehangolás csekély terjedelmű. Következésképpen a Bizottság helyesen tekintette úgy, hogy a szóban forgó kapcsolatfelvételek hozzájárulnak a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének bizonyításához, anélkül hogy szükséges lenne állást foglalni arról a hatástalanná vált érvről, amely szerint a pótdíjakra vonatkozó korlátozott terjedelmű összehangolást a teherszállító repülőgép közös üzemeltetésének szükségessége igazolta.

415 Mindezek alapján meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat (517) preambulumbekezdésében említett 2005. október 3-i e-mailt úgy kell értelmezni, hogy az kizárólag a WOW szövetség által egy leendő ügyfélnek teendő közös ajánlat elkészítésének célját szolgálta, és ezért nem alkalmas arra, hogy a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételét bizonyítsa. Következésképpen azt ki kell zárni a valószínűsítő körülmények azon csoportjából, amelyet a felperesek egészében vitatnak a jelen jogalap hatodik részében.

416 A fentiekből az is következik, hogy nem lehet úgy tekinteni, hogy azon eredmény, amelyre a Bizottság a megtámadott határozatban jutott, eltérő lehetett volna, ha terhelő bizonyítékként elutasították volna a Lufthansa kifogásközlésre adott válaszában foglalt és a (933) preambulumbekezdésben ismertetett nyilatkozatát, amely kapcsán a Törvényszék a fenti 392. pontban megállapította, hogy a Bizottság tévesen tagadta meg a felperesek abba való betekintését. Valójában a Bizottság – még ennek hiányában is – megalapozottan jutott a rendelkezésére álló többi bizonyíték alapján arra a következtetésre, hogy a WOW szövetség nem igazolhatja a pótdíjaknak a szövetség keretében való összehangolását, tekintettel a szövetség korlátozott végrehajtására.

2) A WOW szövetségen belüli kapcsolatok EUMSZ 101. cikkel való összeegyeztethetősége vizsgálatának vétkes elmulasztására alapított, második kifogásról

417 A felperesek szerint a Bizottság hibát követett el, amikor nem végezte el a WOW szövetségen belüli kapcsolatok EUMSZ 101. cikkel való összeegyeztethetőségének előzetes vizsgálatát. Egyrészt a Bizottság hátrányosan megkülönböztető módon és visszamenőleges hatállyal eltért attól az elemzéstől, amelyet más fuvarozószövetségekre alkalmaz, és amely magában foglalja a WOW szövetség tagjai közötti átfedések megfigyelését az érintett piacon. Másrészt elmulasztotta figyelembe venni a felperesek EUMSZ 101. cikk (3) bekezdésének alkalmazására vonatkozó nyilatkozatait.

418 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

i) A fuvarozószövetségekre alkalmazandó norma új értelmezésének visszaható hatályú és hátrányosan megkülönböztető alkalmazásáról

419 Emlékeztetni kell arra, hogy a büntetések törvényességének elvét és a jogbiztonság elvét nem lehet úgy értelmezni, mint amelyek megtiltanák a büntetőjogi felelősség szabályainak fokozatos világossá tételét, ugyanakkor azokkal ellentétes lehet a jogsértést megállapító norma új értelmezésének visszaható hatállyal történő alkalmazása (lásd ebben az értelemben: 2005. június 28-i Dansk Rørindustri és társai kontra Bizottság ítélet, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P és C-213/02 P, EU:C:2005:408, 217. pont).

420 Ez az eset főképp akkor áll fenn, ha olyan bírói értelmezésről van szó, amelynek eredménye a jogsértés elkövetésének időpontjában – különösképpen a kérdéses jogszabályra vonatkozó ítélkezési gyakorlat által ezen időpontban elfogadott értelmezésre tekintettel – nem volt észszerűen előre látható (lásd: 2005. június 28-i Dansk Rørindustri és társai kontra Bizottság ítélet, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P és C-213/02 P, EU:C:2005:408, 218. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

421 Ezek az elvek akkor is alkalmazandók a Bizottságra, amikor az az EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikk rendelkezéseit értelmezi szankciót kiszabó határozat elfogadása érdekében (lásd ebben az értelemben: 2005. június 28-i Dansk Rørindustri és társai kontra Bizottság ítélet, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P és C-213/02 P, EU:C:2005:408, 222. pont; 2014. július 10-i Telefónica és Telefónica de España kontra Bizottság ítélet, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, 149. pont).

422 A jelen ügyben a felperesek a Bizottság több olyan határozatára hivatkoznak, amely engedélyezi két fuvarozó összefonódását, vagy a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről szóló, 1989. december 21-i 4064/89/EGK tanácsi rendelet (HL 1989. L 395., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 31. o.; helyesbítés: magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 4. kötet, 137. o.), vagy pedig a 139/2004 rendelet alapján. E tekintetben a felperesek nem azokra a fennmaradó esetekre hivatkoznak, amelyekben az EUMSZ 101. cikk az összefonódásnak többek között a 139/2004 rendelet 2. cikke (4) bekezdésének megfelelően végzett vizsgálata során alkalmazható lehet. E vonatkozásban az EUMSZ 101. cikkből eredőktől eltérő anyagi jogi szabályok alkalmazására támaszkodnak, és ennélfogva nem alapíthatják érvelésüket e rendelkezésre annak érdekében, hogy azt kifogásolják, hogy a Bizottság visszaható hatállyal alkalmazta a jelen ügyben alkalmazandó norma új értelmezését.

423 Ami ezt követően a felpereseknek a Bizottság által az 1/2003 rendelet hatálybalépését megelőzően alkalmazandó eljárás keretében elfogadott, egyes fuvarozószövetségek mentesítési határozataira való hivatkozását illeti, a megtámadott határozat (922)–(925) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a Bizottság nem azt vizsgálta, hogy kizárt-e az EUMSZ 101. cikk alkalmazása a WOW szövetségre, hanem csak azt elemezte, hogy az e szövetségen belüli, a megtámadott határozatban hivatkozott kapcsolatok az említett szövetség keretébe illeszkednek-e, vagy túlmutatnak a szövetség által előírt és ténylegesen megvalósított együttműködési formákon. Következésképpen, mivel nem ugyanaz a tárgyuk, a felperesek által hivatkozott határozatok nem tükrözhetik az EUMSZ 101. cikknek a megtámadott határozatban elfogadottól eltérő értelmezését.

424 A felperesek azt is állítják, hogy a WOW szövetséget más fuvarozószövetségekkel szemben hátrányos megkülönböztetés érte, mivel a megtámadott határozatban nem állapították meg azok tagjai egy részének felelősségét. E tekintetben elegendő emlékeztetni arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az a körülmény, hogy a felpereshez hasonló helyzetben lévő vállalkozással szemben a Bizottság nem állapította meg jogsértés elkövetését, nem teszi lehetővé az említett felperes vonatkozásában megállapított jogsértés elvetését, amennyiben azt megfelelően bizonyították, amennyiben az uniós bíróság előtt e másik vállalkozás helyzetét illetően nem indult eljárás (lásd: 2015. június 16-i FSL és társai kontra Bizottság ítélet, T-655/11, EU:T:2015:383, 461. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

ii) A felperesek EUMSZ 101. cikk (3) bekezdésének alkalmazására vonatkozó nyilatkozatai figyelembevételének elmulasztásáról

425 Amint az 1/2003 rendelet 2. cikke is említi, az a vállalkozás vagy a vállalkozások azon társulása, amely az EUMSZ 101. cikk (3) bekezdésének rendelkezéseiben foglalt kedvezményt igénybe kívánja venni, köteles bizonyítani, hogy az e bekezdésben foglalt feltételek teljesülnek. Következésképpen annak a személynek, aki az EUMSZ 101. cikk (3) bekezdésére hivatkozik, e feltételek teljesülését meggyőző érvekkel és bizonyítékokkal kell alátámasztania (2012. május 24-i MasterCard és társai kontra Bizottság ítélet, T-111/08, EU:T:2012:260, 196. pont).

426 A Bizottságnak pedig megfelelő módon meg kell vizsgálnia ezeket az érveket és bizonyítékokat, vagyis meg kell állapítania, hogy bizonyítják-e az EUMSZ 101. cikk (3) bekezdése alkalmazási feltételeinek teljesülését. Egyes esetekben ezek az érvek és bizonyítékok természetüknél fogva a Bizottság magyarázatát vagy indokolását igényelhetik, amelynek elmulasztása esetén megállapítható, hogy az EUMSZ 101. cikk (3) bekezdésére hivatkozó személy az őt terhelő bizonyítási kötelezettségnek eleget tett. A Bizottságnak hasonló esetben meg kell cáfolnia ezeket az érveket és bizonyítékokat (2012. május 24-i MasterCard és társai kontra Bizottság ítélet, T-111/08, EU:T:2012:260, 197. pont).

427 A jelen ügyben a felperesek a kifogásközlésre adott válaszaikban hivatkoztak az EUMSZ 101. cikk (3) bekezdésének rendelkezéseiben foglalt kedvezményre a WOW szövetség tekintetében. Márpedig, még ha feltételezzük is, hogy a WOW szövetség megfelelt az említett rendelkezések alkalmazási feltételeinek, ez nem változtat azon, hogy egyrészt a vitatott kartell hatálya nem esett egybe a WOW szövetség hatályával, másrészt pedig, hogy a WOW szövetség tagjai közötti, a megtámadott határozatban hivatkozott kapcsolatok lényegében túlmutattak e szövetség végrehajtásának keretein. Következésképpen a Bizottság nem követett el hibát, amikor tartózkodott attól, hogy magyarázatokat szolgáltasson a felperesek által az EUMSZ 101. cikk (3) bekezdése alapján előterjesztett bizonyítékokkal kapcsolatban, és a megtámadott határozat (1050) preambulumbekezdésében csupán azt állapította meg, hogy az eljárás alá vont fuvarozók között létrejött szövetségi megállapodások nem igazolhatják a vitatott cselekményeket.

3) A WOW szövetségen belüli kapcsolatoknak az egységes és folyamatos jogsértés körébe történő bevonása során elkövetett hibákra alapított, harmadik kifogásról

428 A felperesek előadják, hogy a WOW szövetségen belüli kapcsolataik objektíve nem voltak részei az egységes és folyamatos jogsértésnek, és azt sem bizonyították, hogy tudomásuk volt arról. A felperesek számos különbségre hivatkoznak a WOW szövetségen belüli kapcsolatok és az

egységes és folyamatos jogsértés keretében folytatott „szövetségeken átívelő” kommunikációk között, amelyek különösen azok céljára, a részt vevő személyzetre, azok időzítésére, az illetékes hatóságok bevonására és a működési módjukra vonatkoznak.

429 Elöljáróban meg kell jegyezni, hogy a felperesek a WOW szövetség tagjai közötti kapcsolatok és az egységes és folyamatos jogsértés közötti objektív kapcsolat fennállásának tagadása érdekében egy sor olyan tényezőre hivatkoznak, amelyek azon a téves előfeltevésen alapulnak, hogy ezek a kapcsolatok a WOW szövetség végrehajtásának részét képezték. Ez a helyzet egy állítólagosan eltérő cél ismertetésével, a WOW szövetség megalakításával kapcsolatban a hatóságokkal való kapcsolattartással, illetve az említett szövetség tagjai közötti versengés hiányával.

430 Amint az a jelen rész első két kifogásának vizsgálatából kitűnik, a WOW szövetség keretében folytatott megbeszélések több olyan kritériumnak megfelelnek, amelyeket az uniós bíróság relevánsnak tekint a jogsértés egységes jellegének értékelése során (lásd a fenti 298. pontot), és amelyeket a Bizottság a megtámadott határozatban a vitatott cselekmények „egységes és folyamatos jogsértésnek” minősítése érdekében figyelembe vett (lásd a fenti 300. pontot). Azon egyéb cselekményekhez hasonlóan ugyanis, amelyekről a Bizottság úgy vélte, hogy azok az egységes és folyamatos jogsértés részét képezik, e megbeszélések az összes árufuvarozási szolgáltatásra vonatkoztak (egységes szolgáltatás). Ugyanígy mindegyik az eljárás alá vont fuvarozók jövőbeli szándékaira, sőt egy közös irányvonal elfogadására vonatkozott, a pótdíjak bevezetését vagy végrehajtását illetően (a jogsértés egységes versenyellenes célja és jellege).

431 Egyébiránt a felperesek érvelése nem alkalmas arra, hogy kétségbe vonja az átfogó terv fennállását. Először is, ami a WOW szövetség tagjai közötti kapcsolatokban, illetve a többi vitatott kapcsolatban részt vevő személyzet azonosságának hiányát illeti, egyrészt az érintett természetes személyek azonossága nem szükséges feltétele az egységes jogsértés fennállásának (lásd a fenti 360. pontot), másrészt meg kell jegyezni, hogy az érintett személyzet mindkét esetben gyakran a központi ügyvezetéshez tartozott, ellentétben azzal, amit a felperesek állítanak. Másodszor, a felperesek által említett számos szempont – mint például a WOW szövetség tagjai közötti kapcsolatok szóbeli vagy írásbeli formája –, feltéve hogy bizonyítást nyer, kisebb jelentőségére tekintettel nem olyan jellegű, hogy megkérdőjelezze a Bizottság következtetéseit az egységes jogsértés fennállására vonatkozóan. Harmadszor, az állítólagos „szűk csoport” tagjai által a WOW szövetségen belüli megbeszélések szerepére vonatkozóan vallott felfogás – azon túlmenően, hogy azt a felperesek beadványai nem támasztják alá – nem alkalmas arra, hogy megkérdőjelezze a megtámadott határozatban megjelölt, az említett szövetség tagjait érintő különböző kapcsolatok bizonyító erejét, valamint a Bizottság által ezekből levont, a versenyellenes cél azonosságára vonatkozó következtetéseket.

432 Ebből következik, hogy a jelen kifogást, és ennélfogva a negyedik részt teljes egészében el kell utasítani, emlékeztetve arra, hogy a jelen jogalap tizedik része kapcsán folytatott átfogó vizsgálat során figyelembe kell venni a fenti 415. pontban tett megállapításokat.

e) A néhány országban történt helyi és elkülönült eseményeknek az egységes és folyamatos jogsértésbe történő bevonásával kapcsolatos hibákra alapított, nyolcadik részről

433 A felperesek előadják, hogy a megtámadott határozat (144), (173), (174), (395), (411), (425), (559) és (584) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok helyiek és elkülönült jellegűek voltak, és ezért nem bizonyíthatják a világszintű egységes és folyamatos jogsértésben való

részvételüket vagy az arról való tudomásukat. A Bizottság továbbá nem cáfolta meg azokat az érveiket és bizonyítékaikat, amelyekkel azt próbálták alátámasztani, hogy nincs belső kapcsolat e kapcsolatok és a vitatott kartell keretében fenntartott kapcsolatok között.

434 Az említett kapcsolatok, valamint az egységes és folyamatos jogsértés nem ugyanazt a célt követte, különböző fuvarozókat és munkavállalókat érintett, továbbá azok dátuma, helyszíne és tartalma eltért. Az említett kapcsolatok ugyanis elszigetelt jellegűek voltak, Németországban, Dániában és Finnországban helyi munkavállalókat, valamint az eljárás alá nem vont fuvarozókat, illetve olyan fuvarozókat érintettek, amelyekkel szemben e kapcsolatokra nem hivatkoztak, valamint konkrét helyi kérdésekkel kapcsolatos, eseti jellegű megbeszélésekre vonatkoztak. Az a tény, hogy az ilyen kapcsolatfelvételekről a felperesek székhelyén beszámoltak, nem bizonyítja automatikusan az érintett helyi kérdést meghaladó összehangolás vagy információcsere fennállását a felperesek székhelyének szintjén.

435 A felperesek azt is előadják, hogy több szóban forgó kapcsolatfelvétel nem vezetett semmilyen összehangoláshoz, illetve nem gyakorolt hatást a felperesek magatartására.

436 A felperesek hozzáteszik, hogy a szóban forgó kapcsolatfelvételek nem tették lehetővé a személyzetük számára, hogy tudomást szerezzenek a szűk csoport körül végrehajtott kartellről, és hogy a Bizottság nem bizonyította, hogy az érintett természetes személyek az e kapcsolatfelvételekben való részvételük révén egy világszintű kartellhez kívántak hozzájárulni.

437 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

438 Meg kell jegyezni, hogy a jelen jogalap negyedik részében vizsgált WOW szövetséggel kapcsolatos kapcsolatfelvételekhez hasonlóan a megtámadott határozat (144), (173), (174), (395), (411), (425), (559) és (584) preambulumbekezdésében hivatkozott négy kapcsolatcsoport megfelel több olyan kritériumnak, amelyeket az uniós bíróság relevánsnak tekint a jogsértés egységes jellegének értékelése során (lásd a fenti 298. pontot), és amelyeket a Bizottság a megtámadott határozatban a vitatott cselekmények „egységes és folyamatos jogsértésnek” minősítése érdekében figyelembe vett (lásd a fenti 300. pontot).

439 Elsősorban, azon egyéb cselekményekhez hasonlóan, amelyekről a Bizottság úgy vélte, hogy azok az egységes és folyamatos jogsértés részét képezik, e négy kapcsolatcsoport az összes árufuvarozási szolgáltatásra vonatkozott (egységes szolgáltatás). Ugyanígy mindegyik az eljárás alá vont fuvarozók jövőbeli szándékaira, sőt egy közös irányvonal elfogadására vonatkozott a pótdíjak bevezetését vagy végrehajtását illetően (a jogsértés egységes versenyellenes célja és jellege).

440 Először ugyanis, a megtámadott határozat (144) preambulumbekezdésében ismertetett 2000. január 5-től 11-ig tartó belső e-mail-váltásban említést tesznek a felperesek finnországi helyi vezetője és három másik, eljárás alá vont fuvarozó között az FSC bevezetése tárgyában folytatott megbeszélésekről (lásd a fenti 357. pontot is). Így abban az szerepel, hogy az említett megbeszélések keretében a British Airways helyi vezetője kifejtette, hogy a British Airways „még mindig nem döntött arról, hogy végrehajtja-e az [FSC-t], vagy sem”, míg a KLM helyi vezetője azt javasolta, hogy „mindannyiunknak ragaszkodnia kellene ehhez az [FSC-hez]”, és hogy a Lufthansa egyik munkavállalója megerősítette, hogy a Lufthansa „csatlakozni fog ehhez az [FSC-hez]”.

441 Másodszor, a megtámadott határozat (173) és (174) preambulumbekezdésében ismertetett 2001. január 22-i „baráti találkozó” többek között az FSC végrehajtásával foglalkozott. Ily módon a Martinair egyik alkalmazottjának az e találkozóról készített, a megtámadott határozat (174) preambulumbekezdésében összefoglalt belső feljegyzéséből kitűnik, hogy „a [Lufthansának] 2001. február 1-jéig csökkentenie kellett az FSC szintjét, míg [a Cargolux, a Swiss, egy másik fuvarozó, a KLM és a British Airways] fenntartották az FSC szintjét”.

442 Harmadszor a megtámadott határozat (395), (411), (425) és (559) preambulumbekezdése ismerteti a 2004 és 2005 között az FSC végrehajtása tárgyában létrejött kapcsolatokat. Mindenekelőtt egy 2004. szeptember 22-i e-mailről van szó, amelyben a Lufthansa az FSC emeléséről szóló bejelentést küldött különböző fuvarozóknak (a (411) preambulumbekezdés), másrészt a Board of Airlines Representatives in Germany (németországi légitársaságok képviselőinek szövetsége, a továbbiakban: BARIG) teherszállítási bizottságának 2004. szeptember 3-i és 2005. november 17-i üléséről, ahol a Lufthansa több fuvarozónak is tájékoztatást adott az FSC-ről (a (425) és (559) preambulumbekezdés), végül pedig a BAR SCC 2004. július 23-i szingapúri üléséről, ahol a SAC egyik vezetője az FSC vizsgálatával kapcsolatban felkérte a többi fuvarozót, hogy „a jövőbeli pénzügyi évek során tanúsítsanak bizonyos szintű együttműködést, tekintettel arra, hogy javítani kell az átláthatóságot e pótdíjakkal kapcsolatban” (a (395) preambulumbekezdés).

443 Negyedszer, a megtámadott határozat (584) preambulumbekezdése egy 2001. szeptember 25-i e-mailt ismertet. A Bizottság által az említett preambulumbekezdésben összefoglalt e-mailből kitűnik, hogy a SAC egyik „skandináviai” helyi munkavállalója közölte a felperesekkel „a versenytársak terveit […], amelyek mindannyian SSC bevezetését tervezik, de azt tartják előnyösebbnek, ha [a felperesek] teszik meg az első lépést”.

444 Másodsorban, ami a szóban forgó négy kapcsolatcsoport helyét, ütemezését, tartalmát és állítólagosan helyi dimenzióját, valamint az azokban érintett személyeket illeti, meg kell állapítani, hogy a felperesek tévednek.

445 Az igaz – amint arra a felperesek rámutatnak –, hogy az említett határozat (144), (173), (174), (395), (411), (425), (559) és (584) preambulumbekezdésében hivatkozott bizonyos kapcsolatfelvételek helyi szintűek voltak, és némelyikük nem ugyanabban az időpontban történt, mint az FSC és az SSC tárgyában hozott döntések bejelentése. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy e körülmény távolról sem bizonyítja, hogy e kapcsolatok nem az egységes és folyamatos jogsértés részét képezték, hanem azok csupán a vitatott kartell végrehajtási módjainak a következményei. Amint ugyanis a megtámadott határozat (889) preambulumbekezdéséből kitűnik, a pótdíjak általánosan alkalmazandó intézkedések voltak, amelyek nem egyetlen útvonalra vonatkoztak, hanem az volt a céljuk, hogy azokat világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák. Ezért, amint azt a Bizottság e határozat 1323. lábjegyzetében, valamint (876) és (1046) preambulumbekezdésében kifejtette, a pótdíjakról szóló döntéseket általában az egyes fuvarozók székhelyeinek szintjén hozták meg, mivel azok világszinten alkalmazandók, de helyi szinten a helyi személyzet hajtotta végre őket, és többek között a helyi piaci feltételekre és szabályozásra figyelemmel változhattak.

446 Márpedig először is meg kell állapítani – amint azt lényegében a felperesek is elismerik –, hogy a megtámadott határozat (144) preambulumbekezdésében hivatkozott belső e-mail-váltásra az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltást követő hónap során került sor a Star Cargo szövetség fuvarozói között (lásd a fenti 360. pontot), az szorosan követte az FSC bevezetésének bejelentését, és arra a válaszra vonatkozott, amelyet az e bejelentés eredményeként a finn szállítmányozók szövetsége által megfogalmazott tiltakozásra kellett adni. Végeredményben a

felperesek székhelye kezdeményezte ezt az e-mail-váltást. Meg kell ugyanis állapítani, hogy a felperesek székhelyének egyik munkavállalója kérte a felperesek Helsinkiben (Finnország) működő irodáját, hogy a finn szállítmányozók szövetsége által az FSC bevezetésével szemben megfogalmazott tiltakozás tárgyában „szoros informális kapcsolatot” tartson a Lufthansa egyik munkavállalójával. Ugyancsak a székhely ösztönözte a felperesek Helsinkiben működő irodáját arra, hogy válaszoljon e szövetségnek, anélkül hogy „más fuvarozókra hivatkozna, mivel ez problémát jelenthet a versenyfelügyeleti hatóságok felé”.

447 Másodszor meg kell jegyezni, hogy a megtámadott határozat (173) és (174) preambulumbekezdésében, illetve (559) preambulumbekezdésében említett, 2001. január 22-i „baráti találkozó” és a BARIG teherszállítási bizottságának 2005. november 17-i ülése legalábbis az FSC szintje székhelyek szintjén elhatározott módosításának Németországban történő végrehajtására vonatkozott. Egyrészt ugyanis a Martinair fenti 441. pontban ismertetett, e határozat (174) preambulumbekezdésében összefoglalt belső feljegyzéséből kitűnik, hogy a 2001. január 22-i „baráti találkozón” – amelyre a Lufthansa ázsiai és ausztráliai értékesítési igazgatója több versenytársat is meghívott – kiderült, hogy „a [Lufthansának] 2001. február 1-jéig csökkentenie kellett az FSC szintjét, míg [a Cargolux, a Swiss, egy másik fuvarozó, a KLM és a British Airways] fenntartották az FSC szintjét”. Márpedig az említett határozat (168)–(171) és (182) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy e csökkentéseket – amelyeket ez esetben Németországban hajtottak végre – szintén szélesebb körben alkalmazták. Másrészt a BARIG teherszállítási bizottsága 2005. november 17-i ülésén többek között a Lufthansa 2005. november 28-tól alkalmazott FSC-csökkentésről szóló bejelentésével is foglalkozott. Márpedig a megtámadott határozat (552)–(556) és (562) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy e csökkentést is szélesebb körben alkalmazták.

448 Harmadszor meg kell jegyezni, hogy a BARIG teherszállítási bizottsága 2004. szeptember 3-i, a megtámadott határozat (425) preambulumbekezdésében hivatkozott találkozója több „aktuális témára” vonatkozott, amelyekkel kapcsolatban a Lufthansa tájékoztatta a többi résztvevőt a rá vonatkozó „hírekről”. E témák között szerepelt többek között az FSC. A felperesek a keresetlevélben kifejtik, hogy az FSC módosításairól volt szó.

449 A megtámadott határozat (411) preambulumbekezdése egy olyan e-mailre vonatkozik, amelyben a Lufthansa 19 nappal később tizenhat fuvarozónak – amelyek közül többen részt vettek a BARIG teherszállítási bizottsága fenti 448. pontban ismertetett ülésén – megküldte az FSC 2004. október 4-től alkalmazott emelésére vonatkozó bejelentését. Nem vitatott, hogy ezt az e-mailt a Lufthansa német értékesítési felelőse megküldte a helyi partnereinek.

450 Az ügy iratai ugyanakkor azt támasztják alá, hogy ez az e-mail nem kizárólag helyi jelentőségű volt. Legalábbis a székhelyek szintjén elhatározott emelés helyi végrehajtásának biztosításáról volt szó. Sem a megtámadott határozatból, sem a felperesek beadványaiból nem tűnik ki ugyanis, hogy ezt az emelést más országokban nem kellett alkalmazni.

451 Ellenkezőleg, a megtámadott határozat (409) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az ezen e-mail elküldését megelőző napon a CPA belgiumi vezetője belső úton továbbította székhelyének a Lufthansának az FSC növelésére vonatkozó bejelentését, és jelezte, hogy ugyanezen a napon „végleges megbeszélést tartanak az »ágazattal« a belga kezdési időpont megvitatása érdekében”. A CPA-nak a megtámadott határozat (414) preambulumbekezdésében hivatkozott belső e-mailjeiből az is kitűnik, hogy „a brüsszeli teherszállítórepülőgép-üzemeltetők többsége úgy

döntött, hogy 2004. október 1-jétől megemeli [az FSC-t]”, azonban a SAC-ot, miután jelezte, hogy szándékában áll ugyanez, a székhelye emlékeztette arra, hogy „a [2004.] október 4-i időpontot kell választania”.

452 Ezenkívül a felperesek a keresetlevélben jelezték, hogy az FSC-re vonatkozó bejelentéseket, amelyeket a Lufthansa 2003 és 2004 között küldött nekik – köztük a megtámadott határozat (411) preambulumbekezdésében ismertetett bejelentést –, ugyanazon németországi értékesítési felelősnek címezték.

453 Negyedszer meg kell jegyezni – amint azt a felperesek a keresetlevélben elismerik –, hogy a megtámadott határozat (584) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailt az elnök-vezérigazgatójuknak címezték. E preambulumbekezdésből az is kitűnik, hogy a SAC helyi munkavállalója, aki az említett e-mailben információkat küldött a felpereseknek különböző fuvarozók SSC bevezetésére irányuló szándékáról, szintén közölte azokat a székhelyével.

454 Kétségtelen, hogy a megtámadott határozat (144), (173), (174), (559) és (584) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvételektől eltérően az e határozat (584) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mail megelőzi a fuvarozók székhelyein az SSC-ket illetően történt döntéshozatalt. Mindazonáltal ezt az magyarázza, hogy erre az e-mailre akkor került sor, amikor még nem volt biztos, hogy az SSC-t bevezetik.

455 Ötödször, a megtámadott határozat (372) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a BAR SCC 2004. július 23-i szingapúri találkozója, amelyre e határozat (395) preambulumbekezdése hivatkozik, a fuvarozók között 2004 nyarán mind a székhelyek szintjén, mind helyi szinten folytatott azon megbeszélések részét képezte, amelyek az új küszöbök bevezetését, az üzemanyagárak új emelkedését és az FSC növelését érintették. A felperesek semmilyen olyan bizonyítékot nem terjesztenek elő, amely megkérdőjelezné ezt az értelmezést.

456 A Bizottság tehát helyesen támaszkodott a megtámadott határozat (144), (173), (174), (395), (411), (425), (559) és (584) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatokra annak bizonyítása érdekében, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértésben.

457 A felperesek egyetlen érve sem alkalmas arra, hogy megkérdőjelezze ezt a következtetést.

458 Először is meg kell jegyezni, hogy a felperesek megalapozatlanul állítják, hogy a Bizottság köteles lett volna bizonyítani, hogy a szóban forgó négy kapcsolatfelvételben részt vevő természetes személyek mindegyike hozzá kívánt járulni a vitatott kartellhez az azokban való részvétele révén. A felperesek azt sem állíthatják, hogy a Bizottság köteles lett volna bizonyítani, hogy e kapcsolatok alkalmasak voltak arra, hogy lehetővé tegyék az érintett személyek számára, hogy tudomást szerezzenek a „szűk csoport körül végrehajtott kartellről”.

459 Az ítélkezési gyakorlat szerint az a vállalkozás, amely egységes és összetett jogsértésben a saját magatartása révén vett részt, amely magatartás az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése értelmében vett versenyellenes célú megállapodás vagy összehangolt magatartás fogalmába tartozik, és amely a jogsértés egészének megvalósításához való hozzájárulásra irányult, az említett jogsértésben való részvételének teljes időszakát illetően felelősségre vonható azon magatartásokért is, amelyeket ugyanezen jogsértés keretében más vállalkozások tanúsítottak. Ez a helyzet áll fenn akkor, ha bizonyított, hogy az említett vállalkozás saját magatartásával hozzá kívánt járulni a valamennyi résztvevő által követett közös célokhoz, és tudomása volt a más vállalkozások által azonos célok elérése végett tervezett vagy ténylegesen megvalósított jogsértő magatartásokról, illetve e

magatartásokat észszerűen előre láthatta, és kész volt azok kockázatát elfogadni (lásd ebben az értelemben: 2012. december 6-i Bizottság kontra Verhuizingen Coppens ítélet, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

460 Így lehetséges, hogy valamely vállalkozás közvetlenül részt vett az egységes és folyamatos jogsértést képező versenyellenes magatartások összességében, amely esetben a Bizottság jogosult megállapítani az összes magatartásért, és ennélfogva a szóban forgó jogsértés egészéért fennálló felelősségét. Az is megtörténhet, hogy valamely vállalkozás csupán az egységes és folyamatos jogsértést képező versenyellenes magatartások egy részében vett közvetlenül részt, ám tudomása volt a kartell többi résztvevője által azonos célok elérése végett tervezett vagy ténylegesen megvalósított összes többi jogsértő magatartásról, illetve e magatartásokat észszerűen előre láthatta, és kész volt azok kockázatát elfogadni. A Bizottság ebben a helyzetben is jogosult arra, hogy az ilyen jogsértést képező versenyellenes magatartások összességéért, és ennélfogva a jogsértés egészéért fennálló felelősséget betudja e vállalkozásnak (2012. december 6-i Bizottság kontra Verhuizingen Coppens ítélet, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 43. pont).

461 Ebből következik, hogy az egységes és folyamatos jogsértésben való részvétel bizonyításához három feltételnek kell teljesülnie, amelyek a következők: a közös célkitűzés elérésére irányuló átfogó terv fennállása, a vállalkozás e tervhez való szándékos hozzájárulása, és azon tény, hogy a vállalkozás (bizonyítottan vagy vélelmezhetően) tudott a többi résztvevő jogsértő magatartásairól, amelyekben nem vett részt közvetlenül (2011. június 16-i Putters International kontra Bizottság ítélet, T-211/08, EU:T:2011:289, 35. pont; lásd még: 2018. július 13-i Stührk Delikatessen Import kontra Bizottság ítélet, T-58/14, nem tették közzé, EU:T:2018:474, 118. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

462 Ezzel szemben egyáltalán nem volt szükség arra, hogy ugyanez vonatkozzon az érintett természetes személyek mindegyikére.

463 Másodszor, ami azt a tényt illeti, hogy a megtámadott határozat (144), (173), (174), (395), (411), (425), (559) és (584) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatokban érintett fuvarozók közül néhánnyal szemben nem kifogásolták az e kapcsolatokban való részvételüket, emlékeztetni kell arra – amint az a megtámadott határozat (845) preambulumbekezdéséből kitűnik –, hogy a Bizottság által bemutatott minden egyes bizonyíték nem feltétlenül támasztja alá az arra vonatkozó szilárd meggyőződést, hogy a jogsértés minden elemét elkövették. Elegendő, ha az intézmény által felhozott valószínűsítő körülmények csoportja – amelynek különböző elemei kölcsönösen megerősíthetik egymást – a maga teljességében értékelve megfelel e követelménynek (lásd: 2011. november 16-i Sachsa Verpackung kontra Bizottság ítélet, T-79/06, nem tették közzé, EU:T:2011:674, 60. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

464 A Bizottság tehát a megtámadott határozat (716) preambulumbekezdésében helyesen állapította meg, hogy „nem feltétlenül tulajdonít azonos értéket minden egyes preambulumbekezdésnek […], sem az abban szereplő minden egyes egyedi bizonyítéknak”, és hogy „[a] hivatkozott preambulumbekezdések inkább azon bizonyítékok átfogó összességének részét képezik, amelyekre [a Bizottság] támaszkodik, és amelyeket ebben az összefüggésben kell értékelni”.

465 Márpedig nem bizonyított, hogy a Bizottság a szóban forgó kapcsolatfelvételekben szóban forgó fuvarozókkal szemben a valószínűsítő körülmények olyan csoportjával rendelkezett, amely megfelelt a felperesekkel szemben rendelkezésére álló valószínűsítő körülmények csoportjának.

466 Harmadszor, a fenti 363. pontban kifejtettekkel azonos okok miatt a felperesek nem hivatkozhatnak arra, hogy a megtámadott határozat (144) és (584) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvételek nem gyakoroltak hatást a magatartásukra.

467 A fentiekre tekintettel a jelen részt el kell utasítani.

f) A kapacitásfoglalási megállapodásokkal összefüggő kapcsolatok egységes és folyamatos jogsértésbe való bevonásával kapcsolatos hibákra alapított, ötödik részről

468 A felperesek előadják, hogy a Bizottság ténybeli hibát vétett és tévesen alkalmazta a jogot, amikor arra a következtetésre jutott, hogy a megtámadott határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében hivatkozott, a Lufthansától származó csoportos e-mailek az egységes és folyamatos jogsértés részét képezik, noha azok a Lufthansa és más fuvarozók közötti kapacitásfoglalási megállapodások keretében történő FSC-alkalmazásra vonatkoztak.

469 Elsősorban, a felperesek szerint e megállapodások létezését és kikötéseit csak azon dokumentumok révén lehet bizonyítani, amelyekhez nem férnek hozzá, és amelyek benyújtását kérték az első jogalap keretében, vagyis a Lufthansa engedékenységi nyilatkozatai, valamint más fuvarozók kifogásközlésre adott válaszai révén. A felperesek értelmezését ugyanakkor a következő három elem is alátámasztja. Először is, ezeket az e-maileket 2005 márciusa és augusztusa között a Lufthansa díjszabási részlege küldte azon fuvarozók „hálózati” részlegei munkavállalóinak, amelyek kapacitást szereztek be tőle. Márpedig e részlegek feladata a fuvarozók közötti kapacitásfoglalási megállapodások kezelése, és általában nem vesznek részt a díjszabásban, illetve a pótdíjak rögzítésében. Másodszor, a Lufthansa a „[k]edves partnerek” kifejezéssel jelölte meg ezen e-mailek címzettjeit. Harmadszor, a Lufthansa és az említett e-mailek címzettjei közötti kapacitásfoglalási megállapodások fennállása az egyetlen hihető magyarázat arra, hogy az egyes e-mailek címzettjei változtak.

470 Másodsorban, a Bizottság nem bizonyította, hogy a Lufthansa Cargónak a megtámadott határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében említett e-mailjei az egységes és folyamatos jogsértés körébe tartoztak.

471 Egyrészt ugyanis a Bizottság nem tesz eleget a rá háruló bizonyítási tehernek, és nem indokolja kellőképpen a megtámadott határozatot, mivel nem válaszol a felperesek által előterjesztett egyik érvre és bizonyítékra sem. Márpedig ezek az érvek és bizonyítékok azt támasztják alá, hogy ezen e-mailek és a vitatott kartell keretében történt közlések között nem állt fenn semmilyen belső kapcsolat vagy interakció. Mindenekelőtt a Lufthansának a megtámadott határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailjeit minden esetben tíz és tizenkettő közötti számú fuvarozó részére küldték el, amelyek közül egyik sem tartozott a „szűk csoporthoz”, és amelyeknek több mint a felét nem tekintették a vitatott kartellben résztvevőnek. Továbbá azon munkavállalóknak, akiknek az említett e-maileket megküldték, a kapacitásfoglalási megállapodások kezelése volt a feladata. Egyébként a felperesek azon munkavállalója, akinek az említett e-maileket megküldték, a Bizottság által a felperesek terhére rótt további e-mailek egyikét sem kapta meg. Végül az említett e-mailek elküldése, amelyek kizárólag nyilvánosan hozzáférhető információkat tartalmaztak, egybeesett az FSC-nek a fuvarozók közötti kapacitásfoglalási megállapodásokba 2005-ben történő bevezetésével.

472 Másrészt a Bizottság nem fejtette ki, hogy a felperesek azon munkavállalója, aki a Lufthansa által küldött, a megtámadott határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailek címzettje volt, hogyan kívánt hozzájárulni az egységes és folyamatos jogsértéshez oly módon, hogy passzív módon megkapta az FSC-re vonatkozó olyan nyilvános bejelentéseket tartalmazó e-maileket, amelyek vonatkozásában jogszerű üzleti indok állt fenn.

473 Harmadsorban és mindenesetre a Lufthansának a megtámadott határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailjei nem befolyásolhatták a felperesek magatartását. A felperesek ugyanis a pótdíjakkal kapcsolatos politikájukat a mentesített szövetség keretében a Lufthansával folytatott együttműködésük keretében határozták meg. Ezen együttműködésre a két fuvarozó székhelyei közötti kétoldalú e-mailek útján került sor, amelyek mindig megelőzték a Lufthansa csoportos e-mailjeit.

474 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

475 E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy az egységes és folyamatos jogsértés körébe tartozó egyéb cselekményekhez hasonlóan a megtámadott határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailek valamennyi árufuvarozási szolgáltatásra (egységes szolgáltatás) vonatkoztak, és az FSC összegét és ütemezését érintették (a jogsértés egységes versenyellenes célja és jellege). Valamennyi ilyen e-mail célja az volt ugyanis, hogy tájékoztassák a címzetteket a Lufthansa azon szándékáról, hogy egy meghatározott jövőbeli időpontban növelni kívánja FSC-jét.

476 A felperesek állításával ellentétben nem lehet úgy tekinteni, hogy kizárólag feltételezett kapacitásfoglalási megállapodások megfelelő teljesítésének biztosításáról volt szó.

477 A megtámadott határozat (482) preambulumbekezdéséből ugyanis kitűnik, hogy a szóban forgó kapcsolatok – legalábbis részben – támogatták a vitatott kartellt. A megtámadott határozat említett (482) preambulumbekezdésében a Bizottság egy fuvarozónak a Lufthansa ugyanezen preambulumbekezdésben hivatkozott e-mailjére adott válaszát idézte. E válaszban az említett fuvarozó az alábbiakról tájékoztatja a Lufthansát: „az irodáinknak utasítást adtunk arra, hogy ebből következően alkalmazzák az emelést”.

478 Márpedig az ügy irataiból nem tűnik ki, hogy e válasz a szóban forgó fuvarozó és a Lufthansa között létrejött kereskedelmi megállapodás végrehajtásának keretébe illeszkedett volna. Az a körülmény, hogy e fuvarozót nem vonták eljárás alá, és hogy az utóbbi e szándékait kétoldalú keretben megosztotta, nem alkalmas e megállapítás megcáfolására.

479 Ezen túlmenően az FSC-vel kapcsolatos kapcsolatfelvételek időrendjének vizsgálatából kitűnik, hogy a Lufthansa által küldött csoportos e-mailek a többi fuvarozó által a saját FSC-jükkel kapcsolatban több lépcsőben tett lépéseket váltottak ki. Ily módon a Lufthansa 2005. augusztus 22-i közleménye (a (495) preambulumbekezdés) alapján ugyanazon a napon vagy az azt követő napon a felpereseknél (a (496) preambulumbekezdés), a Japan Airlinesnál (a (497) preambulumbekezdés) és egy másik fuvarozónál (a (498) preambulumbekezdés) az FSC növelésének tárgyában folytatott belső kommunikációra került sor.

480 A felperesek ugyancsak hiába hivatkoznak a megtámadott határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében ismertetett kapcsolatok keretében szolgáltatott információk nyilvános jellegére. Egyrészt ugyanis emlékeztetni kell arra, hogy a nyilvánosság számára hozzáférhető információk cseréje sérti az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdését akkor, ha az valamely

más versenyellenes mechanizmus támogatását képezi (lásd ebben az értelemben: 2004. január 7-i Aalborg Portland és társai kontra Bizottság ítélet, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P és C-219/00 P, EU:C:2004:6, 281. pont).

481 Márpedig, amint az a megtámadott határozat (118), (121), (125), (706) és (848) preambulumbekezdéséből, valamint a fenti 476. és 478. pontból kitűnik, ez volt a helyzet a megtámadott határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében ismertetett kapcsolatok esetében.

482 Másrészt a Bizottsághoz hasonlóan meg kell jegyezni, hogy a megtámadott határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében ismertetett kapcsolatok keretében a Lufthansa nem szorítkozott az olyan információk közlésére, amelyek nyilvánosan hozzáférhetőek a feltételezett kapacitásfoglalási megállapodásokban részes felek számára. A Lufthansa ezzel szemben csoportos e-maileket küldött nekik, és így valamennyi címzett számára felfedte az érintett fuvarozók kilétét (lásd a megtámadott határozat (797) preambulumbekezdését), valamint azon FSC összegét és ütemezését, amelyet e feltételezett megállapodások alapján kellett fizetniük.

483 A felperesek egyébként még csak nem is állítják, hogy e feltételezett megállapodások végrehajtásához ilyen csoportos üzenetküldésekre volt szükség, és az ügy iratai is azt támasztják alá, hogy nem ez volt a helyzet. Ily módon a megtámadott határozat (453) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy 2005. március 22-én a Lufthansa megküldte az e feltételezett megállapodásokban részes egyik félnek azon sajtóközleményt, amelyben bejelentette az FSC növelését, amelyet előzőleg csoportos e-mail útján küldött meg a „[k]edves partnere[inek]” (a (450) preambulumbekezdés). Hasonlóképpen a keresetlevél A.59–A.61. mellékletében szereplő e-mailekből kitűnik, hogy a SAC kétoldalúan tájékoztatta a felpereseket arról a szándékáról, hogy növelni kívánja az FSC-t, amelyet az általuk kötött kapacitásfoglalási megállapodások alapján meg kell fizetniük.

484 Másodszor meg kell jegyezni, hogy e négy e-mail közül háromnak a feladója (a megtámadott határozat (446), (482) és (495) preambulumbekezdése) a Lufthansa egyik munkavállalója, akit maguk a felperesek is úgy írnak le, mint aki „láthatóan a világszintű [egységes és folyamatos jogsértés] központi eleme”, valamint „a [Lufthansa] fő alkalmazottja a szűk csoporton belül”. Az említett negyedik e-mail (a megtámadott határozat (450) preambulumbekezdése) feladója a Lufthansa díjszabási igazgatója volt. Márpedig ő egyrészt legalább egy másik vitatott kapcsolatban is részt vett (a megtámadott határozat (455) preambulumbekezdése). Másrészt a megtámadott határozat (457) preambulumbekezdésében hivatkozott 2005. április 7-i e-mailből kitűnik, hogy a Lan Airlines árpolitikai igazgatója arra kérte az egyik munkatársát, hogy lépjen kapcsolatba vele az üzemanyag árindexének megvitatása céljából.

485 Ezzel szemben igaz, hogy a felperesek azon munkavállalója, akinek a megtámadott határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében hivatkozott e-maileket a Lufthansa megküldte, nem vett részt egyéb olyan cselekményekben, amelyekről a Bizottság megállapította, hogy azok az egységes és folyamatos jogsértés részét képezik. Ez azonban nem elegendő annak bizonyításához, hogy ezek az e-mailek nem képezik az egységes és folyamatos jogsértés részét. Ily módon egyrészt bizonyos átfedés van az említett e-mailek más címzettjei és azon természetes személyek között, akik részt vettek más olyan cselekményekben, amelyekről megállapították, hogy e jogsértés részét képezik. Közelebbről a Lan Airlines azon alkalmazottja, aki a megtámadott határozat (495) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mail címzettje volt, részt vett az ugyanezen határozat (474) preambulumbekezdésében ismertetett vitatott kapcsolatokban.

486 Másrészt emlékeztetni kell arra, hogy a különböző vitatott cselekményekben részt vevő természetes személyek azonossága nem szükséges az egységes és folyamatos jogsértés fennállásához. Az érintett vállalkozások azonossága egyébként szintén nem (lásd a fenti 316. pontot).

487 Harmadszor meg kell állapítani, hogy azt a módszert, amely keretében a Lufthansa csoportos e-mailek útján számos fuvarozót értesített arról, hogy hamarosan módosítani kívánja az FSC szintjét, csak azon kapcsolatfelvételek keretében használták, amelyek a felperesek állítása szerint kapacitásfoglalási megállapodások végrehajtására irányultak. A Lufthansa ugyanis más kapcsolatfelvételek keretében ugyanígy járt el mind a székhely szintjén (a megtámadott határozat (279) és (346) preambulumbekezdése), mind helyi szinten (a megtámadott határozat (313) és (507) preambulumbekezdése).

488 Negyedszer, ami azt a tényt illeti, hogy az említett e-mailek megküldése egybeesett a pótdíjaknak a kapacitásfoglalási megállapodásokba való bevezetésével, meg kell jegyezni, hogy azok számos más vitatott kapcsolattal is egyidejűek, amelyekről nem állítják, hogy azok ilyen megállapodások végrehajtására irányultak volna.

489 A jelen rész keretében kifejtett, az indokolás hiányára alapított kifogást illetően emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 296. cikk és a Charta 41. cikke (2) bekezdésének c) pontja értelmében a Bizottság által elfogadott határozatokat indokolni kell.

490 Az indokolást a szóban forgó jogi aktus jellegéhez kell igazítani, és abból világosan és egyértelműen ki kell tűnnie a jogi aktust meghozó intézmény érvelésének oly módon, hogy az érdekeltek megismerhessék a meghozott intézkedés indokait, a hatáskörrel rendelkező bíróság pedig gyakorolhassa felülvizsgálati jogkörét (lásd ebben az értelemben: 2011. szeptember 29-i Elf Aquitaine kontra Bizottság ítélet, C-521/09 P, EU:C:2011:620, 147. pont).

491 Az indokolási kötelezettség tiszteletben tartását az ügy körülményeire, így többek között a jogi aktus tartalmára, a hivatkozott indokok jellegére, valamint a címzettek, illetve a jogi aktus által az EUMSZ 263. cikk negyedik bekezdése értelmében érintett más személyek magyarázathoz jutás iránti érdekére figyelemmel kell értékelni. Nem követelmény, hogy az indokolás az összes releváns ténybeli és jogi elemre kitérjen, mivel azt a kérdést, hogy egy jogi aktus indokolása megfelel-e az EUMSZ 296. cikkben és a Charta 41. cikke (2) bekezdésének c) pontjában foglalt követelményeknek, nemcsak szövegére, hanem összefüggéseire, valamint az adott tárgyra vonatkozó jogszabályok összességére is figyelemmel kell megvizsgálni (2011. szeptember 29-i Elf Aquitaine kontra Bizottság ítélet, C-521/09 P, EU:C:2011:620, 150. pont; 2016. december 13-i Printeos és társai kontra Bizottság ítélet, T-95/15, EU:T:2016:722, 45. pont).

492 Márpedig a jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozat (107)–(112) preambulumbekezdésében bemutatta a „[a] kartell alapelveit és szerkezetét”, e határozat (118)–(120) preambulumbekezdésében pedig ismertette az FSC-vel kapcsolatos kapcsolatfelvételeket, amelyek többek között a nyilvános információkat terjesztő e-maileket is magukban foglalták, beleértve az eljárás alá nem vont fuvarozóknak küldötteket is. E határozat (869)–(883) preambulumbekezdésében kifejtette azokat az indokokat, amelyek alapján megállapította az egységes jogsértés fennállását. Ugyanezen határozat (719) preambulumbekezdésében megvizsgálta a felperesekkel szemben az egységes és folyamatos jogsértés FSC-re vonatkozó összetevőjével kapcsolatban figyelembe vett – köztük a szóban forgó határozat (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében hivatkozott – bizonyítékokat.

493 E körülmények között a releváns ítélkezési gyakorlatra is tekintettel, és amint az végeredményben a jelen rész keretében kifejtett, az ügy érdemére vonatkozó érvelésből is kitűnik (lásd a fenti 475–488. pontot), a felperesek számára könnyű volt megérteni, hogy a Bizottság miért állapította meg, a közigazgatási eljárás szakaszában előadott érvek ellenére, hogy e bizonyítékok az egységes és folyamatos jogsértés részét képezik, a Törvényszék számára pedig az, hogy gyakorolja felülvizsgálati jogkörét.

494 Következésképpen a jelen részt el kell utasítani.

495 E körülmények között, még ha feltételezzük is, hogy a felperesek a jelen rész keretében meg kívánták ismételni a Lufthansa engedékenységi nyilatkozatainak, valamint más fuvarozók kifogásközlésre adott válaszainak benyújtására vonatkozó kérelmüket, a Törvényszék megállapítja, hogy azok benyújtása nem lehet hasznos a jelen rész vizsgálata szempontjából, és ennélfogva pervezető intézkedés útján nem kell felhívni a Bizottságot arra, hogy nyújtsa be azokat.

g) A harmadik országokban fenntartott kapcsolatok értékelésekor elkövetett hibákra alapított, hatodik részről

496 A felperesek előadják, hogy a Bizottság ténybeli hibát vétett és tévesen alkalmazta a jogot, amikor az egységes és folyamatos jogsértésbe belefoglalta a felperesek által az EGT–harmadik ország útvonalakon tanúsított magatartásokat. A felperesek lényegében öt kifogásra hivatkoznak ezen állítás alátámasztása érdekében. E kifogások közül az első a szuverenitás és a be nem avatkozás elvének megsértésén, a második a felpereseket több harmadik országban terhelő állami kényszer értékelése során elkövetett hibákon, a harmadik az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének a bejövő útvonalakhoz kapcsolódó magatartásokra a 2004. május 1-jét megelőző időszak vonatkozásában történő alkalmazása, valamint az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkének az Unió–Svájc útvonalakhoz kapcsolódó magatartásokra a 2002. június 1-jét megelőző időszak vonatkozásában történő alkalmazása során elkövetett hibákon, a negyedik a Svájcban tanúsított magatartások értékelése során elkövetett hibákon, míg az ötödik a felperesek harmadik országokban tanúsított magatartásainak az egységes és folyamatos jogsértésbe való bevonása során elkövetett hibán alapul.

1) A szuverenitás és a be nem avatkozás elvének megsértésére alapított, első kifogásról

497 A felperesek lényegében azt róják fel a Bizottságnak, hogy megsértette a nemzetközi polgári repülésről szóló, Chicagóban (Egyesült Államok), 1944. december 7-én aláírt egyezmény (kihirdette: az 1971. évi 25. tvr.) 1. cikkében rögzített szuverenitás elvét, valamint a be nem avatkozás elvét azáltal, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumot alkalmazta harmadik országokban tanúsított és megvalósított olyan magatartások szankcionálása céljából, amelyeket ez utóbbiak saját politikai indokaik alapján engedélyeztek.

498 A Bizottság nem nyilatkozott kifejezetten a jelen kifogásról.

499 A nemzetközi szokásjog elismeri azt az elvet, amely szerint a saját területe feletti légtérben minden államot teljes és kizárólagos szuverenitás illet meg (2011. december 21-i Air Transport Association of America és társai ítélet, C-366/10, EU:C:2011:864, 103. és 104. pont). Ezt az elvet a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 1. cikke kodifikálja, amelyre a felperesek beadványaikban hivatkoznak.

500 Ami a be nem avatkozás elvét illeti, a nemzetközi szokásjog azt is elismeri. Ez az elv, amelyet a beavatkozás tilalmának is hívnak, valamennyi szuverén állam azon jogát érinti, hogy ügyeiket külső beavatkozás nélkül végezzék, és az államok szuverén egyenlőségének elvéből következik (2014. október 16-i LTTE kontra Tanács ítélet, T-208/11 és T-508/11, EU:T:2014:885, 69. pont).

501 Még ha feltételezzük is, hogy a felperesek a Törvényszék előtt hivatkozhatnak a légi szuverenitás és a be nem avatkozás elveire, meg kell jegyezni, hogy a Bizottság semmilyen módon nem sértette meg ezeket azáltal, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumot alkalmazta harmadik országokban tanúsított és megvalósított olyan magatartások szankcionálása céljából, amelyeket ez utóbbiak saját politikai indokaik alapján engedélyeztek. Az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének olyan magatartásokra történő alkalmazása, amelyekről előre látható, hogy azonnali és jelentős hatást fejtenek ki az EGT-ben, a nemzetközi közjogra (lásd: 2018. július 12-i Viscas kontra Bizottság ítélet, T-422/14, nem tették közzé, EU:T:2018:446, 101. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), és ennélfogva a légi szuverenitás és a be nem avatkozás elveire tekintettel ugyanis igazolt.

502 Márpedig a fenti 149–237. pontból kitűnik, hogy előre látható volt, hogy az egységes és folyamatos jogsértés jelentős és azonnali hatást fejt ki a belső piacon és az EGT-n belül.

503 A jelen kifogást tehát el kell utasítani.

2) A felpereseket több harmadik országban állítólag terhelő állami kényszer értékelése során elkövetett hibákra alapított, második kifogásról

504 Annak értékelése kapcsán, hogy fennáll-e olyan állami kényszer, amely az eljárás alá vont fuvarozókat több harmadik országban terhelte, a megtámadott határozat (972)–(1021) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a Bizottság elemezte a két ország által kötött ASA-k hatályát azon feltételek meghatározása érdekében, amelyek mellett az e célból kijelölt fuvarozók egy vagy több légi útvonalat kiszolgálnak. Ily módon többek között rámutatott arra, hogy a jelen ügyben szóban forgó ASA-k rendelkezéseit általában nem alkalmazták azok a szerződő felek, amelyek területén az eljárás alá vont fuvarozók az egységes és folyamatos jogsértést elkövették. Továbbá több harmadik ország – nevezetesen Hongkong, Japán, az Indiai Köztársaság, a Thaiföldi Köztársaság, a Szingapúri Köztársaság, a Dél-Koreai Köztársaság és a Brazil Szövetségi Köztársaság – szabályozásának és közigazgatási gyakorlatának elemzését követően a Bizottság kizárta, hogy bármilyen állami kényszer igazolhatja az EUMSZ 101. cikknek az eljárás alá vont fuvarozók magatartásaira való alkalmazásának mellőzését.

505 A felperesek úgy érvelnek, hogy ez az érvelés több szempontból is hibás.

506 Egyrészt azt állítják, hogy ami az árufuvarozási szolgáltatásokat illeti, a valamely harmadik ország által engedélyezett magatartásnak az uniós versenyszabályok alapján történő szankcionálása sérti a jogbiztonság elvét, a szerződések jogáról szóló, 1969. május 23-i Bécsi Egyezmény (kihirdette: az 1987. évi 12. tvr.) 59. cikkét és az EUMSZ 351. cikket azáltal, hogy figyelmen kívül hagyja a tagállamok és harmadik országok közötti légiközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó megállapodások tárgyalásáról és végrehajtásáról szóló, 2004. április 29-i 847/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL 2004. L 157., 7. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 193. o.) szerinti eljárást.

507 Másrészt az SAS Cargo Hongkongból, Japánból és Thaiföldről induló árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos magatartását illetően a felperesek lényegében arra hivatkoznak, hogy a Bizottság nem megfelelően értékelte az általuk előterjesztett bizonyítékokat és érveket, következésképpen tévesen alkalmazta az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét olyan magatartásokra, amelyekre valójában az e harmadik országok és a „skandináv országok” között kötött ASA-k vagy a helyi szabályozások vonatkoznak. Ami az SAS Cargo Indiából, Szingapúrból, Dél-Koreából és Brazíliából induló árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos magatartását illeti, a Bizottság valójában nem végezte el a szabályozási rendszerek elemzése során az alkalmazandó törvények és gyakorlatok vizsgálatát, így határozata téves vagy bizonyítékokkal alá nem támasztott állításokon alapul.

508 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

509 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése csak azon versenyellenes magatartásokra vonatkozik, amelyeket a vállalkozások saját kezdeményezésükre valósítanak meg. Ha a vállalkozások versenyellenes magatartását nemzeti szabályozás írja elő, vagy ha e nemzeti szabályozás olyan jogi keretet biztosít, amely maga zárja ki a vállalkozás részéről a versenyző magatartás bármilyen lehetőségét, akkor az EUMSZ 101. cikk nem alkalmazandó. Ilyen esetben a versenykorlátozás nem a vállalkozás önálló magatartásából származik, ahogy e rendelkezés azt előírja (lásd: 1997. november 11-i Bizottság és Franciaország kontra Ladbroke Racing ítélet, C-359/95 P és C-379/95 P, EU:C:1997:531, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

510 Fordított esetben, ha valamely nemzeti szabályozás nyitva hagyja annak lehetőségét, hogy a vállalkozások önálló magatartása a verseny megakadályozásához, korlátozásához vagy torzításához vezethessen, az EUMSZ 101. cikk alkalmazható. A versenyellenes magatartást előíró, kötelező jogszabályi rendelkezés hiányában a Bizottság csak akkor következtethet a szóban forgó gazdasági szereplők önállóságának hiányára, ha objektív, releváns és egybehangzó valószínűsítő körülmények alapján kitűnik, hogy a nemzeti hatóságok e magatartást velük szemben egyoldalúan írták elő ellenállhatatlan nyomásgyakorlással, mint amilyen például olyan állami intézkedések elfogadásának veszélye, amelyek jelentős veszteségeket okozhatnak számukra (lásd: 2003. december 11-i Minoan Lines kontra Bizottság ítélet, T-66/99, EU:T:2003:337, 177. és 179. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

511 Az ítélkezési gyakorlat szerint ez nem áll fenn akkor, ha valamely jogszabály vagy magatartás arra korlátozódik csupán, hogy a vállalkozásokat önálló versenyellenes magatartás folytatására készteti, illetve annak folytatását könnyebbé teszi (lásd ebben az értelemben: 2006. december 14-i Raiffeisen Zentralbank Österreich és társai kontra Bizottság ítélet, T-259/02–T-264/02 és T-271/02, EU:T:2006:396, 258. pont).

512 Végül az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy az érintett vállalkozásoknak kell bizonyítaniuk, hogy egy jogszabály vagy valamely állami magatartás olyan jellegű volt, hogy teljesen megfosztotta őket az üzletpolitikájuk megválasztásával kapcsolatos önállóságuktól (lásd ebben az értelemben: 1999. október 7-i Irish Sugar kontra Bizottság ítélet, T-228/97, EU:T:1999:246, 129. pont). Noha ugyanis a versenyszabályok megsértését állító hatóság feladata a jogsértés bizonyítása, az e szabályok megsértésének megállapítása ellen védekezésül felhozott jogalapra hivatkozó vállalkozásnak a feladata annak bizonyítása, hogy fennállnak a védekezésül felhozott jogalap alapjául szolgáló szabály alkalmazásának feltételei, így az említett hatóságnak más bizonyítékokra

kell hivatkoznia (lásd: 2017. február 16-i Hansen & Rosenthal és H&R Wax Company Vertrieb kontra Bizottság ítélet, C-90/15 P, nem tették közzé, EU:C:2017:123, 19. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

513 E megfontolások ugyanúgy alkalmazandók valamely tagállam vagy az EGT-Megállapodás valamely szerződő felének jogszabályaira és magatartására, mint valamely harmadik ország jogszabályaira és magatartására (lásd ebben az értelemben: 2003. szeptember 30-i Atlantic Container Line és társai kontra Bizottság ítélet, T-191/98 és T-212/98–T-214/98, EU:T:2003:245, 1131. pont), amint az lényegében kitűnik a megtámadott határozat 1435. lábjegyzetéből.

514 E megfontolások fényében kell megvizsgálni, hogy a felperesek megalapozottan állítják-e, hogy a Bizottság hibákat követett el a Hongkongból, Japánból és más szóban forgó harmadik országokból induló járatokra alkalmazandó szabályozás vizsgálata során.

515 E célból emlékeztetni kell arra, hogy a Törvényszék a fenti 115. pontban megállapította, hogy a Bizottság hibát vétett, amikor megtagadta a felperesekkel szemben a kifogásközlésre adott válaszoknak a megtámadott határozat (977)–(979), (1003), (1005) és (1006) preambulumbekezdésében hivatkozott részeibe való betekintést, következésképpen ez utóbbiakat mint terhelő bizonyítékokat el kell utasítani az említett határozat megalapozottságának vizsgálata keretében.

i) Hongkong

516 A megtámadott határozat (976)–(993) preambulumbekezdése egyrészt a Kínai Népköztársaság Hongkong különleges közigazgatási területe által aláírt ASA-kra, másrészt Hongkong szabályozási rendszerére vonatkozik. E preambulumbekezdések értelmében a Bizottság úgy vélte, hogy a fuvarozók számára semmilyen, a díjak megvitatására vonatkozó követelményt nem írtak elő Hongkongban.

517 Először is, a Bizottság a megtámadott határozat (981)–(986) preambulumbekezdésében elismerte, hogy a Kínai Népköztársaság Hongkong különleges közigazgatási területe által aláírt ASA-k többsége megköveteli, hogy a szerződő országok kijelölt fuvarozói által számlázott díjakat az illetékes hatóságok – vagyis Hongkong esetében a CAD – hagyja jóvá, és hogy azok megengedik az előzetes konzultációt az árakról a kijelölt fuvarozók között. E határozat szerint azonban az említett ASA-k semmilyen esetben sem írtak elő ilyen jellegű konzultációkat a jóváhagyás iránti kérelem előtt.

518 E következtetés alátámasztására a Bizottság a megtámadott határozat (983) preambulumbekezdésében idézte több ASA egyik szabványikikötésének megfogalmazását, amely a következőket írja elő:

„Az e cikk (1) bekezdésében hivatkozott díjakban a Szerződő Felek kijelölt, e díjak jóváhagyását kérő légitársaságai megállapodhatnak, továbbá e légitársaságok konzultálhatnak az ugyanazon útvonal egészén vagy egy részén működő más légitársaságokkal, mielőtt ilyen díjakat javasolnak. Semmi nem zárja ki azonban azt, hogy egy kijelölt légitársaság ajánlatot tegyen, és semmi sem tiltja meg a szerződő felek légügyi hatóságainak, hogy jóváhagyjanak bármilyen díjat, ha e légitársaság nem szerezte be a kijelölt többi légitársaság hozzájárulását az ilyen díjhoz, vagy mert egyetlen más kijelölt légitársaság sem folytat tevékenységet ugyanazon az útvonalon.”

519 A megtámadott határozat (985) preambulumbekezdésében a Bizottság hozzátette, hogy például a Cseh Köztársaság és a Kínai Népköztársaságban található Hongkong különleges közigazgatási terület közötti ASA úgy rendelkezik, hogy egyetlen ország sem írja elő a fuvarozók számára, hogy megvitassák a díjakat.

520 E tekintetben a felperesek két érvre hivatkoznak. Az első érv azon alapul, hogy a Bizottság nem idézte a Kínai Népköztársaság Hongkong különleges közigazgatási területe által aláírt több ASA-ban szereplő kikötés (1) bekezdését, amely kollektív pótdíjrendszert ír elő, míg a második azon alapul, hogy e terület alaptörvénye előírja az ASA-k közvetlen alkalmazhatóságát.

521 Az első érvet illetően meg kell állapítani, hogy a több olyan ASA-ban szereplő kikötés (1) bekezdéséből, amelyeknek a Kínai Népköztársaság Hongkong különleges közigazgatási területe részese, kitűnik, hogy a kijelölt fuvarozók díjait a felek illetékes hatóságainak több releváns tényező figyelembevételével kell jóváhagyniuk. Noha az előírtak szerint az egyéb fuvarozók díjai az említett tényezők közé tartoznak, az nincs előírva, hogy az árakat az érintett gazdasági szereplők közötti megtárgyalást követően kell meghatározni. Így a felperesek állításával ellentétben a fent említett kikötés (1) bekezdése nem értelmezhető úgy, mint amely kollektív pótdíjrendszert ír elő. Ennélfogva a felperesek első érvét el kell utasítani.

522 Ennek megállapítását követően nem szükséges határozni az ASA-knak a – Kínai Népköztársaság Hongkong különleges közigazgatási területének alaptörvénye szerinti – közvetlen alkalmazhatóságára vonatkozó második érvről. Mivel ugyanis az ASA-k nem írnak elő kollektív pótdíjrendszert, az állami kényszerre alapított védekezési jogalap címén nem akadályozhatják meg azt, hogy a Bizottság a szóban forgó magatartásokra az EUMSZ 101. cikket vagy az EGT-Megállapodás 53. cikkét alkalmazza, függetlenül azok jogi erejétől Hongkongban.

523 Ráadásul rá kell mutatni arra, hogy a felperesek nem vitatják, hogy az ASA-knak a meghatározott útvonalakra kijelölt fuvarozók közötti díjtárgyalásokra vonatkozó rendelkezései nem engedélyezhetnek díjakkal kapcsolatos, a megtámadott határozatban említettekhez hasonló típusú általános tárgyalásokat különböző célországokat kiszolgáló több fuvarozó között.

524 Másodszor Hongkong közigazgatási gyakorlatát illetően a Bizottság a megtámadott határozat (987)–(989) preambulumbekezdésében megállapította, hogy nem nyert bizonyítást, hogy a CAD a díjak jóváhagyása iránti kollektív kérelem benyújtása céljából a fuvarozók közötti egyeztetést követelt volna meg. Közelebbről egyik fuvarozó sem szolgáltatott bizonyítékot arra nézve, hogy a CAD kifejezetten előírta volna kollektív kérelmek benyújtását.

525 A megtámadott határozat (992) preambulumbekezdésében a Bizottság egyrészt az FSC tekintetében arra a következtetésre jutott, hogy a CAD nem volt hajlandó elfogadni az FSC-mechanizmusra vonatkozó egyedi kérelmeket, ugyanakkor kész volt elfogadni a rögzített összegű FSC-re vonatkozó egyedi kérelmeket, másrészt a többi pótdíj tekintetében a fuvarozók nem állították, hogy a CAD kollektív kérelmeket követelt volna meg.

526 E tekintetben a felperesek azt állítják, hogy 2000 és 2006 között a CAD, amely jelentős mérlegelési mozgástérrel rendelkezik, nem volt hajlandó elfogadni a fuvarozók rögzített összegű FSC-re vonatkozó egyedi kérelmeit. Ebben az időszakban a DAC így arra kötelezte a BAR SCC-t, hogy állapodjon meg egy indexen alapuló FSC-mechanizmusban, és ebből következően csak a fuvarozók között az alkalmazandó díjak tárgyában folytatott megbeszéléseket követően benyújtott kollektív kérelmeket vizsgálta meg. A CAD végül csak attól az időponttól kezdte meg a nem indexen alapuló mechanizmuson alapuló FSC-k jóváhagyását, amikor 2006-ban több

országban megindultak a pótdíjakra vonatkozó vizsgálatok. Az SSC összegének meghatározása ugyanezen rendszernek felelt meg addig, amíg a CAD 2004-ben úgy határozott, hogy nem követeli meg az SSC jóváhagyását. A felperesek állításaik alátámasztására több bizonyítékot is előterjesztenek, különösen a CAD 2008. szeptember 5-i és 2009. szeptember 3-i, a Bizottságnak címzett leveleit, azt állítva, hogy a Bizottság semmilyen bizonyítékot nem nyújtott be arra vonatkozóan, hogy a CAD 2006. április 14. előtt rögzített összegű FSC-re vonatkozó egyedi kérelmeket kapott és hagyott jóvá.

527 E tekintetben egyrészt meg kell állapítani, hogy állításaik alátámasztására a felperesek egy sor olyan iratot terjesztenek elő, amelyek nem a CAD-tól származnak, hanem amelyeket saját maguk vagy más fuvarozók állítottak ki.

528 Az így benyújtott bizonyítékok között vannak sajtócikkek, a hongkongi fuvarozók tanácsának online kiadványai, illetve a BAR SCC által kiállított dokumentumok. Bár igaz, hogy ezek a különböző dokumentumok rámutatnak arra, hogy 1997-től kezdődően a fuvarozók, illetve a hongkongi hatóságok lépéseket tettek egy indexalapú FSC-mechanizmus bevezetésére vagy az SSC CAD általi jóváhagyására irányuló kollektív kérelmek benyújtására, mindazonáltal egyik sem utal arra, hogy egy fuvarozó nem nyújthat be egyedi kérelmet a CAD-hoz egy rögzített FSC vagy az SSC tekintetében.

529 Másrészt, ami a CAD által a Bizottságnak címzett leveleket illeti, meg kell állapítani, hogy a 2008. szeptember 5-i levél azt tartalmazza, hogy a CAD a 2000 és 2007 közötti időszakban megkövetelte, hogy minden olyan fuvarozó, amely a Hongkongból származó árufuvarozásra pótdíjat kíván kivetni, előzetes engedélyt szerezzen be, hogy ebben az összefüggésben a CAD úgy tekintette, hogy a kollektív kérelmek hatékonyak, észszerűek és jogszerűek, valamint hogy e gyakorlat összhangban van a Kínai Népköztársaság Hongkong különleges közigazgatási területe által kötött ASA-kkal. Márpedig az a tény, hogy megállapításra kerül, hogy a kollektív kérelem hatékony eszköz a kérelem benyújtására, valamint a pótdíjak megvizsgálására és jóváhagyására, továbbá hogy a CAD az ilyen formájú kérelmet jogszerűnek tekinti Hongkongban, nem bizonyítja azt, hogy Hongkong szabályozása vagy közigazgatási gyakorlata előírta volna a kollektív kérelmeket, és kizárta volna a pótdíjakra vonatkozó egyedi kérelmeket.

530 Ehhez hasonlóan a 2009. szeptember 3-i levél szövege a következő:

„A Bizottság számára teljesen egyértelműnek kell lennie, hogy az árufuvarozással kapcsolatos indexen alapuló [FSC-re] vonatkozó mechanizmust illetően az a követelményünk, hogy a [BAR SCC] és a részt vevő fuvarozók egyezzenek meg a kollektív kérelmek részleteiben – ideértve azon pótdíj összegét is, amelynek jóváhagyását kérték –, a CAD felé a kérelmek alátámasztására nyújtandó bizonyítékokban, valamint abban az egységes mechanizmusban, amelyet a pótdíj meghatározásához kell alkalmazni. A CAD emellett felhatalmazta a részt vevő fuvarozókat, és előírta számukra, hogy kifejezetten szedjék be a jóváhagyott pótdíjat. Emellett felhatalmazást adtunk a BAR SCC-nek, és előírtuk számára, hogy a kollektív kérelmekben részt vevő fuvarozók listájának bármilyen módosítása esetén kérje a CAD jóváhagyását, és egyértelműen jeleztük, hogy e fuvarozók a CAD BAR SCC-nek címzett kifejezett jóváhagyása nélkül nem szedhetnek be [FSC-t].”

531 E levél így a CAD által abban az esetben megkövetelt feltételek részletezésére szorítkozik, amikor a BAR SCC és a fuvarozók indexen alapuló FSC-re vonatkozó kollektív kérelmet terveznek benyújtani. Ezzel szemben nem utal az FSC-re vonatkozó kollektív kérelem benyújtására vonatkozó általános kötelezettségre, sem pedig a rögzített FSC iránti egyedi kérelem

benyújtásának lehetetlenségére. E levél nem mond tehát ellent a megtámadott határozat (992) preambulumbekezdésének, amelyből az következik, hogy a fuvarozók közötti megbeszélésekkel járó kollektív kérelmeket csak az indexalapú FSC-mechanizmus esetében írták elő, és hogy az egyedi kérelmek továbbra is lehetségesek voltak a rögzített összegű FSC esetében.

532 A fentiekből következik, hogy a felperesek nem bizonyították, hogy a hongkongi hatóságok bármely jogszabálya vagy magatartása, beleértve az általuk kötött ASA-kat is, arra kötelezte volna őket, hogy díjaikat más fuvarozókkal megvitassák, és lehetetlenné tette volna számukra, hogy a CAD-hoz rögzített összegű FSC-re vonatkozó egyedi kérelmet nyújtsanak be. Nem bizonyítják tehát, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban tévesen állapította meg, hogy Hongkong szabályozása nem zárja ki az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének alkalmazását.

ii) Japán

533 A megtámadott határozat (995)–(1012) preambulumbekezdése egyrészt a Japán által kötött ASA-kra, másrészt a japán szabályozási rendszerre vonatkozik. E preambulumbekezdések értelmében a Bizottság úgy vélte, hogy Japánban semmilyen, a díjak megvitatására vonatkozó követelményt nem írtak elő a fuvarozókkal szemben.

534 Elsősorban, ami a Japán által kötött ASA-kat illeti, a megtámadott határozat (995) preambulumbekezdése idézi a Holland Királysággal kötött megállapodásban – és más megállapodásokban is – szereplő kikötés szövegét, amely a következőket írja elő:

„A kijelölt légitársaságok az IATA díjszabási mechanizmusának alkalmazásával lehetőség szerint megállapodásra jutnak a díjakról. Amennyiben ez nem lehetséges, az egyes meghatározott útvonalak díjaiban a kijelölt légitársaságok megegyeznek.”

535 A Bizottság, miután a megtámadott határozat (996) preambulumbekezdésében megállapította, hogy az egyik fuvarozó szerint az ASA-k inkább megkövetelték, nem pedig engedélyezték az árakra vonatkozó megállapodásokat, az említett határozat (997) preambulumbekezdésében hangsúlyozta, hogy a Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királyságával kötött megállapodást 2000-ben módosította egy egyetértési megállapodás, amely előírta, hogy a kijelölt fuvarozók a jóváhagyás iránti kérelem benyújtását megelőzően nem konzultálhatnak egymással a díjakról. E határozat (1005)–(1008) preambulumbekezdése szerint, még ha az ASA-kból az is tűnik ki, hogy bizonyos feltételek mellett a fuvarozóknak meg kell állapodniuk a díjakról, az ilyen megbeszélések szigorúan a meghatározott útvonalakra kijelölt fuvarozókra korlátozódnak, és semmiképpen nem érintik a több fuvarozó közötti általános megbeszéléseket. Végül a gyakorlatban az ASA-k felei nem igénylik e megállapodások alkalmazását, így a kötelezettségek inkább a Japánban hatályban lévő nemzeti jogszabályi és közigazgatási rendelkezésekből erednek, amit megerősít az is, hogy a felek arra hivatkoznak, hogy az FSC esetében elő volt írva az összehangolás, az SSC esetében azonban nem.

536 E tekintetben a felperesek először is előadják, hogy a Bizottság elmulasztotta idézni a megtámadott határozatban szereplő szabványkikötés (1) bekezdését. Másodszor megjegyzik, hogy a japán alkotmány és jogszabályok előírják az ASA-k közvetlen alkalmazhatóságát Japánban, amit az sem kérdőjelez meg, hogy a „skandináv országok” nem alkalmaznak díjakkal kapcsolatos kikötéseket. Harmadszor előadják, hogy őket nem érinti a Japán, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága között kötött ASA.

537 Először is azon állítást illetően, amely szerint a Bizottság elmulasztotta idézni a megtámadott határozatban idézett szabványkikötés (1) bekezdését, meg kell állapítani, hogy e bekezdés felsorolja azokat a tényezőket, amelyeket figyelembe kell venni a díjak megállapítása során, és előírja, hogy az díjakat ugyanezen cikk következő rendelkezéseivel összhangban kell meghatározni. Sem ebből a rendelkezésből, sem pedig a megtámadott határozatban átvett rendelkezésből nem következik tehát, hogy az ASA-k a pótdíjak meghatározása érdekében előírnák a fuvarozók közötti összehangolási kötelezettséget. Egyébként pedig a felperesek nem terjesztenek elő olyan megalapozott érvet, amely alátámaszthatná az ellenkezőjét.

538 Másodszor rá kell mutatni arra, hogy a felperesek nem vitatják, hogy az ASA-knak a meghatározott útvonalakra kijelölt fuvarozók közötti díjtárgyalásokra vonatkozó rendelkezései nem engedélyezhetnek díjakkal kapcsolatos, a megtámadott határozatban említettekhez hasonló típusú általános tárgyalásokat különböző célországokat kiszolgáló több fuvarozó között.

539 Ennek megállapítását követően nem szükséges határozni az ASA-knak a japán alkotmány és jogszabályok szerinti közvetlen alkalmazhatóságára vonatkozó érvről. Mivel ugyanis az ASA-k nem írnak elő egyeztetési kötelezettséget a fuvarozók között a pótdíjak megállapítása érdekében, és nem engedélyezik a különböző rendeltetési országokat kiszolgáló több fuvarozó között a díjakra vonatkozó általános megbeszéléseket, az állami kényszerre alapított védekezési jogalap címén nem akadályozhatják meg azt, hogy a Bizottság a szóban forgó magatartásokra az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét alkalmazza, függetlenül azok jogi erejétől Japánban.

540 Harmadszor az a körülmény, hogy a felpereseket nem érinti a Japán, valamint Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága között kötött ASA, nem releváns, mivel megállapítást nyert, hogy ez utóbbi megállapodás tartalmától függetlenül a Japán által aláírt többi ASA nem írt elő egyeztetési kötelezettséget a pótdíjak meghatározása tekintetében a fuvarozók között, és nem engedte meg a díjakkal kapcsolatos általános tárgyalásokat különböző célországokat kiszolgáló több fuvarozó között.

541 Másodsorban, ami a japán szabályozást és közigazgatási gyakorlatot illeti, a Bizottság a megtámadott határozat (998)–(1004) preambulumbekezdésében utalt a polgári repülésről szóló japán törvény bizonyos rendelkezéseire, valamint a fuvarozók japán polgári repülési hivatal (a továbbiakban: JCAB) irányelveire vonatkozó nyilatkozataira. Az említett határozat (1009)–(1011) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította egyrészt, hogy e törvényből nem tűnik ki kifejezetten, hogy a díjak összehangolása kötelező lenne, másrészt pedig, hogy az eljárás alá vont fuvarozók semmilyen bizonyítékot nem szolgáltattak arra nézve, hogy a JCAB közigazgatási gyakorlata ilyen kötelezettséget írt elő. Ezenkívül a fuvarozók nem állították, hogy ilyen kötelezettség vonatkozhat az SSC-re és a jutalékfizetés megtagadására.

542 E tekintetben a felperesek előadják, hogy nyújtottak be bizonyítékokat arra vonatkozóan, hogy a JCAB nem fogadta el az olyan FSC-re vonatkozó kérelmeiket, amelynek összegét egyedileg határozták meg. Azzal is érvelnek, hogy miután 2000-ben az IATA elfogadott egy kifejezetten a Japánból induló járatokra alkalmazandó FSC-re vonatkozó határozatot, a JCAB 2001-ben jóváhagyott egy FSC-mechanizmust a belföldi fuvarozók számára, amelyet a külföldi fuvarozók kötelesek voltak betartani. Ezt követően először is a nemzeti fuvarozóknak a JCAB-től kellett kérelmezniük az FSC bármilyen módosítását. Másodszor a külföldi fuvarozóknak hozzá kellett járulniuk az új díjakhoz azáltal, hogy erre irányuló kérelmet terjesztenek a JCAB elé. Ugyanezek a gyakorlatok voltak alkalmazandók az SSC esetében is.

543 Meg kell állapítani, hogy a felperesek által állításaik alátámasztására előterjesztett bizonyítékok nem a JCAB által készített dokumentumok, hanem olyan iratok, amelyeket maguk állítottak ki. Ezenkívül ezek közül egyes iratok a Bizottságnak vagy a Törvényszéknek címzett levelek, amelyekhez semmilyen más bizonyíték nem kapcsolódik. Egy másik irat egy, az eljárás nyelvére le nem fordított telex, amely 1996. december 2-án kelt, így több mint három évvel megelőzi a jogsértés időszakának kezdetét. Egy másik irat az FSC növelésére irányuló kérelemhez csatolt dokumentum, amely nem bizonyítja, hogy nem lehet egyedi kérelmet intézni a JCAB-hez. Egy másik iratból kitűnik, hogy a Japánból indított járatok esetében a helyi gazdaság védelme érdekében további magyarázat nélkül kizárták az FSC alkalmazását. Következésképpen ezen iratok egyike sem bizonyítja az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése alkalmazásának mellőzését indokoló állami kényszer fennállását.

544 Ami a felperesek által benyújtott többi bizonyítékot illeti, azok szintén nem bizonyítják, hogy a japán szabályozás vagy közigazgatási gyakorlat az FSC szintjének összehangolását írta volna elő. E bizonyítékok egy, az IATA által elfogadott határozaton és maguktól a fuvarozóktól származó dokumentumokon alapulnak, amelyek a legjobb esetben is csak azt bizonyítják, hogy egyes fuvarozók FSC-szintek iránti kérelmeket nyújtottak be, amelyek közül néhányat jóvá is hagytak, de nem bizonyítják, hogy erre bármilyen kötelezettségük lett volna.

545 Ily módon, mivel nem bizonyítják ilyen kötelezettség fennállását, a felperesek által előterjesztett bizonyítékok egyike sem alkalmas arra, hogy megcáfolja a megtámadott határozat (198), (244), (256), (391), (392), (488) és (491) preambulumbekezdésében foglalt információkat, amelyekből kitűnik, hogy az FSC-re vonatkozó kollektív kérelmek benyújtására irányuló kezdeményezés a fuvarozóknak, nem pedig a JCAB-nek tudható be.

546 Harmadsorban, ami az SSC-t illeti, a felperesek először is azt állítják, hogy ugyanúgy, mint az FSC esetében, úgy jártak el, hogy megvárták a nemzeti fuvarozók által a japán hatóságokhoz intézett kérelem benyújtását, mielőtt hasonló díjakat tartalmazó kérelmet nyújtottak volna be. Ugyanakkor semmilyen bizonyítékot nem terjesztenek elő ezen állítások alátámasztására.

547 A felperesek ezt követően azt állítják, hogy a Bizottság által hivatkozott tényezők, nevezetesen a megtámadott határozat (597) és (673) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok a WOW szövetségen belüli többoldalú összehangolás körébe, így tehát az 1996. évi mentesség hatálya alá tartoznak, és e tekintetben a harmadik jogalapjuk második részében kifejtett érvelésre hivatkoznak. Ugyanakkor a megtámadott határozat (1012) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a Bizottság anélkül állapította meg, hogy az eljárásban részt vevő felek nem állították, hogy kötelesek voltak egymással egyeztetni az SSC-ről, hogy hivatkozott volna az említett kapcsolatfelvételekre. Következésképpen a felperesek érvelése e tekintetben hatástalan a jelen kifogás keretében.

548 A felperesek SSC-re vonatkozó érveit tehát teljes egészükben el kell utasítani.

549 A fentiekből következik, hogy a felperesek nem bizonyították, hogy valamely japán jogszabály vagy a hatóságok magatartása – ideértve az e harmadik ország által kötött ASA-kat is – kötelezte őket arra, hogy az FSC, az SSC vagy a pótdíjak utáni jutalékfizetés tekintetében díjaikat más fuvarozókkal megvitassák. Nem bizonyítják tehát, hogy a Bizottság tévesen állapította meg a megtámadott határozatban, hogy a japán szabályozás nem zárja ki az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének és az EGT-Megállapodás 53. cikkének alkalmazását.

550 A fentiekből az is következik, hogy nem bizonyított, hogy az az eredmény, amelyre a Bizottság a megtámadott határozatban jutott, eltérő lehetett volna, ha terhelő bizonyítékként elutasították volna a kifogásközlésre adott válaszok azon szakaszait, amelyek kapcsán a Törvényszék a fenti 124. pontban megállapította, hogy a Bizottság tévesen tagadta meg a felperesek azokba való betekintését. A Bizottság ugyanis – azok hiányában is – a rendelkezésére álló többi bizonyíték alapján megalapozottan állapította meg az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének az alkalmazhatóságát az eljárás alá vont fuvarozók által Hongkongban és Japánban tanúsított magatartásokra.

iii) Egyéb harmadik országok

551 A megtámadott határozat (1013)–(1019) preambulumbekezdésében a Bizottság elemezte az Indiai Köztársaságban, a Thaiföldi Királyságban, a Szingapúri Köztársaságban, a Dél-Koreai Köztársaságban és a Brazil Szövetségi Köztársaságban alkalmazandó szabályozási rendszereket. Rámutatott, hogy az e harmadik országok és az Unió tagállamai között létrejött ASA-k főszabály szerint a fuvarozók díjainak az illetékes hatóságok általi jóváhagyását írják elő. Ezt követően, ami a Thaiföldi Királyságot és a Szingapúri Köztársaságot illeti, a Bizottság úgy vélte, hogy bár az érintett ASA-k általában szintén tartalmaznak egy olyan kikötést, amely szerint a díjakat illetően – amennyiben lehetséges – a kijelölt fuvarozók megállapodnak, az ilyen díjazással kapcsolatos rendelkezések nem terjednek ki a jelen ügyben szereplőhöz hasonló, több gazdasági szereplő közötti általános díjtárgyalásokra.

552 A Bizottság az (1019) preambulumbekezdésben úgy ítélte meg, hogy „[a] Hongkongra és Japánra vonatkozó […] érvelést követve” az állami kényszerre alapított védekezési jogalapot India, Thaiföld, Szingapúr, Dél-Korea és Brazília esetében nem támasztották alá.

553 Ugyanebben a preambulumbekezdésben a Bizottság kifejtette, hogy ez az analógia azért érvényes, mert először is az ASA-kban előírt, e harmadik országokban alkalmazandó, díjazással kapcsolatos rendelkezések meghatározott útvonalakra kijelölt fuvarozókra korlátozódnak, és nem terjednek ki az olyan több gazdasági szereplő közötti általános díjtárgyalásokra, amelyek több nemzeti célállomás felé nyújtanak szolgáltatásokat, másodszor pedig azért, mert nem bizonyították, hogy az alkalmazandó nemzeti jogi és közigazgatási rendelkezések megkövetelik a díjak összehangolását.

554 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság nem vizsgálta meg kellőképpen az Indiában, Thaiföldön, Szingapúrban, Dél-Koreában és Brazíliában alkalmazandó szabályozási rendszereket. Először is vitatják az ASA-k által előírt díjtárgyalások meghatározott útvonalakra kijelölt fuvarozókra korlátozását, hivatkozva a Hongkongban és Japánban hatályban lévő szabályokra vonatkozó elemzésükre, amelyből kitűnik, hogy az ASA-k díjazással kapcsolatos kikötéseinek tiszteletben tartása magában foglalhatja a fuvarozók közötti, díjakra vonatkozó egyeztetést. Ezt követően előadják, hogy a Thaiföldön hatályos szabályozás és közigazgatási gyakorlat arra kötelezte a fuvarozókat, hogy összehangolják díjaikat, többek között a thaiföldi polgári repülési osztály (a továbbiakban: DOA) utasítására hivatkozva.

555 Először is, ami az ASA-kat illeti, a felperesek a Hongkongban és Japánban érvényes szabályozások általuk való elemzése során kifejtett érvekre hivatkoznak annak alátámasztása érdekében, hogy e megállapodások megtámadott határozatban szerepeltetett szabványikikötésének (1) bekezdése képezi a fuvarozók közötti díjtárgyalást előíró rendszerek alapját. Márpedig a fenti 521–523. és 537–539. pontban a Törvényszék megállapította, hogy a felperesek nem bizonyították, hogy a Hongkongban és Japánban hatályos ASA-k alkalmazása képezi a pótdíjak fuvarozók közötti

megtárgyalását előíró helyi szabályozások alapját. Következésképpen a felperesek nem hivatkozhatnak analógia útján az ezzel kapcsolatos észrevételeikre a Bizottságnak a megtámadott határozat (1013)–(1019) preambulumbekezdésében szereplő azon elemzésének vitatása céljából, amely szerint az Indiai Köztársaság, a Thaiföldi Királyság, a Szingapúri Köztársaság, a Dél-Koreai Köztársaság és a Brazil Szövetségi Köztársaság által kötött ASA-k nem zárhatják ki az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének és az EGT-Megállapodás 53. cikkének alkalmazását.

556 Másodszor, ami az állami hatóságok Thaiföldön történő fellépését illeti, a megtámadott határozat (396) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy 2004 augusztusában egyes fuvarozók találkoztak, és úgy döntöttek, hogy együttesen terjesztenek elő az FSC növelése iránti kérelmet a DOA-hoz, a Lufthansa pedig e tekintetben reményét fejezte ki, hogy e „közös megközelítés eredményes lesz”. E határozat (464) preambulumbekezdéséből az is kitűnik, hogy 2005 januárjában egy thaiföldi fuvarozó már bejelentette FSC-jét a DOA-nak, és hogy a többi fuvarozó „megvitatta e kérdést”.

557 Ezekből az elemekből – amelyek helyességét a felperesek nem vitatják – kitűnik, hogy 2004 augusztusában egyes fuvarozók kezdeményezték, hogy közösen lépjenek fel a DOA-nál az FSC emelése érdekében, és hogy 2005 januárjában a DOA el tudott fogadni FSC-re vonatkozó egyedi kérelmeket. Ebből az is kitűnik, hogy a fuvarozók magatartásuk meghatározása során önállósággal rendelkeztek azon kérdést illetően, hogy követniük kell-e a nemzeti fuvarozó kezdeményezését e területen. A Bizottság tehát első ránézésre megalapozottan vélte úgy, hogy nem nyert bizonyítást, hogy a Thaiföldön hatályos jogszabályi rendelkezések és közigazgatási gyakorlat megköveteli a díjösszehangolást.

558 Ugyanakkor figyelembe kell venni a DOA 2005. július 20-i levélben szereplő utasítását, amelyet a felperesek mind a közigazgatási eljárás során, mind pedig a Törvényszékhez benyújtottak.

559 E levélből kitűnik, hogy egy fuvarozó kérésére a DOA úgy döntött, hogy ideiglenesen módosítja a Thaiföldről való indulás esetén alkalmazott FSC díjait, meghatározta e pótdíj mértékét, valamint az akkor az IATA által alkalmazott mértéknek megfelelő felső határt, és a szóban forgó fuvarozót felhívta arra, hogy ezen ideiglenes díjakat valamennyi fuvarozóval közölje abból a célból, hogy ez utóbbiak végrehajtsák az így megállapított módosításokat.

560 Ebből az utasításból tehát kitűnik, hogy a fuvarozóknak meg kellett felelniük a díjak DOA által megállapított és a szóban forgó fuvarozó által bejelentett ideiglenes módosításának.

561 Ezen utasítás elfogadásával a DOA az FSC-t illetően nem szorítkozott arra, hogy a felpereseket versenyellenes magatartás folytatására késztesse, illetve e magatartásukat megkönnyítse. Azáltal, hogy meghatározta az FSC-díjakat, és ezeket a díjakat valamennyi fuvarozó tekintetében kötelezővé tette, a DOA olyan jogi keretet hozott létre, amely önmagában teljesen kizárta a fuvarozók közötti versengő magatartás lehetőségét a Thaiföldről induló járatokra alkalmazandó FSC összegének meghatározása tekintetében.

562 A fentiek összességéből következik, hogy a Thaiföldön alkalmazandó szabályozás tekintetében a felperesek – anélkül, hogy azt a Bizottság érdemben cáfolta volna – bizonyítani tudták, hogy 2005. július 20-tól kezdődően ezen ország hatóságai olyan jogi keretet alakítottak ki, amely önmagában teljesen kizárta a fuvarozók versenyző magatartásának lehetőségét a Thaiföldről induló járatokra alkalmazandó FSC összegének meghatározása tekintetében. Ezzel szemben a felperesek nem bizonyították, hogy a thaiföldi szabályozás az SSC tekintetében kizárja a verseny bármilyen lehetőségét, vagy hogy az FSC-t illetően a 2005. július 20-át megelőző időszakra nézve a verseny bármilyen lehetősége megszűnt volna.

563 Következésképpen a megtámadott határozatot meg kell semmisíteni annyiban, amennyiben az megállapította, hogy az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése és az EGT-Megállapodás 53. cikke alkalmazandó a felperesek magatartására a 2005. július 20. és 2006. február 14. között Thaiföldről induló járatokra vonatkozó FSC meghatározása tekintetében.

564 Végül a felperesek által a jogbiztonság elve, a szerződések jogáról szóló, 1969. május 23-i Bécsi Egyezmény 59. cikke és az EUMSZ 351. cikk megsértésére alapított érveket el kell utasítani. Ezek az érvek ugyanis abból az előfeltevésből indulnak ki, hogy a Bizottság figyelmen kívül hagyta a 847/2004 rendeletben előírt eljárást. Márpedig a felperesek elmulasztották annak kifejtését, hogy ezen eljárást mely okokból kellett volna alkalmazni, és a Bizottság miért sértette meg azt. Azt sem fejtették ki, hogy ezen eljárás állítólagos figyelmen kívül hagyása a jelen ügyben mennyiben sérti a jogbiztonság elvét, a szerződések jogáról szóló Bécsi Egyezmény 59. cikkét és az EUMSZ 351. cikket.

3) Az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének a bejövő útvonalakhoz kapcsolódó magatartásokra 2004. május 1-jét megelőző alkalmazása, valamint az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkének az Unió–Svájc útvonalakhoz kapcsolódó magatartásokra 2002. június 1-jét megelőző alkalmazása során elkövetett hibákra alapított, harmadik kifogásról

565 A felperesek azt kifogásolják, hogy a Bizottság az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételük bizonyítása érdekében olyan útvonalakkal kapcsolatos kapcsolatfelvételekre támaszkodott, amelyek nem tartoznak az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésébe és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző jogsértések szankcionálására vonatkozó joghatósága alá. Ezek a 2004. május 1. előtti, bejövő útvonalakra vonatkozó kapcsolatok (a megtámadott határozat (135), (146), (237), (295), (587), (595)–(597), (618), (620), (660), (665) és (673) preambulumbekezdése), valamint a 2002. június 1. előtti, az Unió–Svájc útvonalakra vonatkozó kapcsolatok (e határozat (145) és (204) preambulumbekezdése).

566 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

567 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 103. cikk (1) bekezdése felhatalmazza az Európai Unió Tanácsát arra, hogy az EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikkben meghatározott elvek érvényre juttatását szolgáló megfelelő rendeleteket vagy irányelveket fogadjon el.

568 Ilyen jogszabály hiányában az EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikk alkalmazandó, amelyek a tagállamok hatóságait kötelezik az EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikk alkalmazására, és a Bizottság hatáskörét e területen arra korlátozzák, hogy valamely tagállam kérésére vagy hivatalból, az őt segítő tagállamok illetékes hatóságaival együttműködve megvizsgálja az e rendelkezésekben foglalt elvek feltételezett megsértésének eseteit, és adott esetben megfelelő intézkedéseket javasoljon azok megszüntetésére (1986. április 30-i Asjes és társai ítélet, 209/84–213/84, EU:C:1986:188, 52–54. és 58. pont).

569 A Tanács 1962. február 6-án az [EUMSZ 103. cikk] alapján elfogadta a[z EUMSZ 101.] és [EUMSZ 102. cikk] végrehajtásáról szóló első, 17. rendeletet (HL 1962. L 13., 204. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 3. o.).

570 Mindazonáltal a szállításnak a 17. tanácsi rendelet alkalmazása alóli mentesítéséről szóló, 1962. november 26-i 141. tanácsi rendelet (HL 1962. 124., 2751. o.) kivonta a teljes közlekedési ágazatot a 17. rendelet alkalmazása alól (1997. március 11-i Bizottság kontra UIC ítélet, C-264/95 P, EU:C:1997:143, 44. pont). E körülmények között az EUMSZ 103. cikk (1) bekezdésében

foglaltakhoz hasonló szabályozás hiányában az EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikk eredetileg továbbra is alkalmazandó maradt a légi közlekedésre (1986. április 30-i Asjes és társai ítélet, 209/84–213/84, EU:C:1986:188, 51. és 52. pont).

571 Ennek következménye az EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikk alkalmazására vonatkozó hatásköröknek a tagállamok és a Bizottság közötti megosztása volt, a fenti 568. pontban leírtaknak megfelelően.

572 A Tanács csak 1987-ben fogadott el az EUMSZ 103. cikk (1) bekezdése alapján a légi közlekedésre vonatkozó rendeletet. A 3975/87 rendeletről van szó, amely feljogosította a Bizottságot arra, hogy az EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikket az Unión belüli repülőterek közötti légi közlekedésre alkalmazza, kivéve a valamely tagállam és egy harmadik ország repülőterei közötti nemzetközi légi közlekedést (1989. április 11-i Saeed Flugreisen és Silver Line Reisebüro ítélet, 66/86, EU:C:1989:140, 11. pont). Az utóbbira továbbra is az EUMSZ 104. és EUMSZ 105. cikk vonatkozik (lásd ebben az értelemben: 2000. december 12-i Aéroports de Paris kontra Bizottság ítélet, T-128/98, EU:T:2000:290, 55. pont).

573 Az EGT-Megállapodás vállalkozásokra alkalmazandó versenyszabályok végrehajtásáról szóló 21. jegyzőkönyvének (HL 1994. L 1., 181. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 52. kötet, 3. o.) 1994. évi hatálybalépése kiterjesztette e rendszert az EGT-Megállapodás versenyszabályainak végrehajtására, ezáltal kizárta, hogy a Bizottság az EGT-Megállapodás 53. és 54. cikkét az EGT-ben részes, nem uniós tag államok és harmadik országok repülőterei közötti nemzetközi légi közlekedésre alkalmazza.

574 Az 1/2003 rendelet, és az EGT-megállapodás XIV. mellékletének (Verseny), 21. jegyzőkönyvének (Vállalkozások esetében alkalmazandó versenyszabályok végrehajtásáról) és 23. jegyzőkönyvének (Felügyeleti hatóságok közötti együttműködésről) módosításáról szóló, 2004. szeptember 24-i 130/2004 EGT-vegyesbizottsági határozat (HL 2005. L 64., 57. o.) – amely ezt követően beillesztette e rendeletet az EGT-Megállapodásba – eredetileg érintetlenül hagyta e rendszert. E rendelet 32. cikkének c) pontja ugyanis azt írta elő, hogy a rendelet „nem alkalmazandó [az uniós] repülőterek és harmadik országok közötti légi közlekedésre”.

575 A Közösség és harmadik országok közötti légiközlekedéssel összefüggésben a 3975/87 rendelet hatályon kívül helyezéséről, valamint a 3976/87/EKG és a 1/2003 rendelet módosításáról szóló, 2004. február 26-i 411/2004/EK tanácsi rendelet (HL 2004. L 68., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 17. o.), amelynek 1. cikke hatályon kívül helyezte a 3975/87 rendeletet, 3. cikke pedig az 1/2003 rendelet 32. cikkének c) pontját, felhatalmazta a Bizottságot, hogy 2004. május 1-jétől alkalmazza az EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikket az Unió–harmadik ország útvonalakra.

576 Ami az EK–Svájc légi közlekedési megállapodást illeti, az 2002. június 1-jén lépett hatályba. A Bizottság ettől az időponttól kezdve rendelkezik hatáskörrel e megállapodás 8. cikkének az Unió–Svájc útvonalakra való alkalmazására.

577 A jelen ügyben a felek között nem vitatott, hogy a Bizottság a megtámadott határozat rendelkező részében nem állapította meg az EUMSZ 101. cikk megsértését az Unió–harmadik ország útvonalakon 2004. május 1. előtt, illetve az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkének megsértését az Unió–Svájc útvonalakon 2002. június 1-jét megelőzően.

578 A felperesek mindazonáltal lényegében úgy vélik, hogy a Bizottság által elfogadott megtámadott határozat jogellenes, amennyiben a Bizottság a szóban forgó időszakok vonatkozásában a joghatóságán kívül eső útvonalakra vonatkozó kapcsolatokra hivatkozott (a megtámadott határozat (135), (145), (146), (204), (237), (295), (587), (595)–(597), (618), (620), (660), (665) és (673) preambulumbekezdése) annak megállapítása érdekében, hogy a felperesek a Bizottság joghatósága alá tartozó útvonalakon elkövetett egységes és folyamatos jogsértésben vettek részt.

579 Előzetesen meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (790)–(792) preambulumbekezdésében, amelyekben felsorolta a felperesekkel szembeni bizonyítékokat, nem vette figyelembe velük szemben az említett határozat (597) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvételt (lásd a fenti 333. pontot).

580 Ennek felidézését követően meg kell állapítani, hogy az ügy iratai nem támasztják alá teljes mértékben a fenti 578. pontban említett többi kapcsolatfelvétel tartalmának a felperesek által a Törvényszék előtt képviselt értelmezését. E kapcsolatok körén belül különbséget kell tenni egyrészt a megtámadott határozat (135) és (596) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok, másrészt az e határozat (145), (146), (204), (237), (295), (587), (595), (618), (620), (660), (665) és (673) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok között. A felperesek szerint ugyanis az előbbiek olyan kapcsolatfelvételekre vonatkoznak, amelyek pusztán az Unión kívül letelepedett fuvarozókat érintettek, míg az utóbbiak az Unión kívül történt kapcsolatfelvételekre vonatkoznak.

581 A megtámadott határozat (135) és (596) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvételeket illetően azonban meg kell jegyezni, hogy azok mind az EGT-ben letelepedett fuvarozókat, mind az EGT-n kívül letelepedett fuvarozókat érintettek. E határozat (135) preambulumbekezdésében a Bizottság egy olyan kapcsolatfelvételre hivatkozik, amely az SAS által a Lufthansa, három másik fuvarozó és az Air Canada részére küldött e-maillel kezdődött. Ebben az e-mailben az SAS – habozását kifejezve – arról érdeklődött tárgyalópartnereinél, hogy szándékoznak-e FSC-t bevezetni, mivel az üzemanyag ára átlépte az IATA által az FSC bevezetésére vonatkozó határozattervezetben meghatározott küszöbértéket. Válaszul, amint azt a Törvényszék a fenti 355. pontban kiemelte, az egyik fuvarozó jelezte, hogy egyetért az SAS-szel, a Lufthansa pedig a következőket emelte ki:

„most mi is habozunk a kezdeményezést illetően. Ha a nagy versenytársaink közül mások is ezt tennék, azt követnénk, de eltérő és kevésbé centralizált módon”.

582 Emellett, amint az a fenti 440. pontban megállapításra került, a megtámadott határozat (144) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy kevesebb mint egy hónappal a (135) preambulumbekezdésben hivatkozott kapcsolatfelvételt követően megbeszélésekre került sor a felperesek finnországi helyi vezetője – aki belső úton érdekelődött többek között aziránt, hogy „[m]ost miként alakulnak a dolgok a L[ufthansánál]” – és három másik, eljárás alá vont fuvarozó között az FSC bevezetése tárgyában.

583 A megtámadott határozat (596) preambulumbekezdése utal egy 2001. október 1-jei e-mailre, amelyben a SAC jelezte a Lufthansának és a felpereseknek, hogy 2001. október 8-tól kezdődően biztosítási és biztonsági pótdíjat ír elő. Ezt az e-mailt ráadásul egy olyan kapcsolatfelvétel előzte meg, amelyről nem vitatott, hogy az EGT-n belüli útvonalakra vonatkozott. A megtámadott határozat (584) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvételről van szó. E kapcsolatfelvétel keretében, amint azt az említett preambulumbekezdés összefoglalja, a SAC egyik

„skandináviai” helyi munkavállalója közölte a felperesekkel „a versenytársak terveit” – az AF-et és a Lufthansát is beleértve –, amelyek „mindannyian SSC bevezetését tervezik, de azt tartják előnyösebbnek, ha [a felperesek] teszik meg az első lépést”.

584 Márpedig az EGT-ben letelepedett több fuvarozót érintő kapcsolatfelvételeket illetően, figyelemmel a pótdíjaknak a megtámadott határozat (889) preambulumbekezdésében megállapított általános alkalmazhatóságára, és arra utaló konkrét bizonyítékok hiányában, hogy az EGT-n belüli útvonalak ki voltak zárva, nem lehet úgy tekinteni, hogy azok kizárólag az Unió–harmadik ország útvonalakra vonatkoztak.

585 A felperesek tehát megalapozatlanul állítják, hogy a megtámadott határozat (135) és (596) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok kizárólag olyan útvonalakra vonatkoztak, amelyek a szóban forgó időszakokban nem tartoztak a Bizottság azon hatáskörébe, hogy megállapítsa és szankcionálja az EUMSZ 101. cikknek vagy az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkének a megsértését.

586 Ami viszont a megtámadott határozat (146), (237), (295), (587), (595), (618), (620), (660), (665) és (673) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatokat illeti, a felek között nem vitatott az a tény, hogy azok harmadik országokban történtek, vagy legalábbis az eljárás alá vont fuvarozók helyi munkavállalóit érintették ezekben az országokban. Meg kell azonban állapítani, hogy semmi sem akadályozta meg az eljárás alá vont fuvarozókat abban, hogy ezen országokban az EGT-n belüli árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatban egyeztessenek vagy információkat cseréljenek. A megtámadott határozat (296) preambulumbekezdése példaként a Qantas szingapúri irodájának 2003. február 18-i keltű belső e-mailjére hivatkozik, amely arra utal, hogy a British Airways egy bizonyos összegű FSC-t vezet be „Európában”. Hasonlóképpen, a megtámadott határozat (206) preambulumbekezdése említést tesz egy 2001. november 19-i levélről, amelyben a hongkongi BAR SCC elnöke felkérte a szövetség tagjait, hogy „nyilatkozzanak arról, hogy központi ügyvezetés[üknek] szándékában áll-e csökkenteni vagy megszüntetni az [FSC-t] a tengerentúli piacokon”.

587 Ennek megfelelően meg kell jegyezni, hogy a jelen rész akkor is sikertelen lenne, ha a megtámadott határozat (145), (146), (204), (237), (295), (587), (595), (618), (620), (660), (665) és (673) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok kizárólag olyan útvonalakra vonatkoznának, amelyek a szóban forgó időszakokban nem tartoztak a Bizottság hatáskörébe.

588 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság támaszkodhat a jogsértés időszakát megelőző kapcsolatokra annak érdekében, hogy a helyzetről átfogó képet alakítson ki, és ily módon megerősítse egyes bizonyítékok értelmezését (2008. július 8-i Lafarge kontra Bizottság ítélet, T-54/03, nem tették közzé, EU:T:2008:255, 427. és 428. pont). Ez a helyzet akkor is, ha a Bizottság nem rendelkezett hatáskörrel arra, hogy ezen időszakot megelőzően megállapítsa és szankcionálja a versenyszabályok megsértését (lásd ebben az értelemben: 2006. május 30-i Bank Austria Creditanstalt kontra Bizottság ítélet, T-198/03, EU:T:2006:136, 89. pont; 2012. március 22-i Slovak Telekom kontra Bizottság ítélet, T-458/09 és T-171/10, EU:T:2012:145, 45–52. pont).

589 A megtámadott határozatnak „A kartell alapelvei és szerkezete” című részében a Bizottság a (107) preambulumbekezdésben megállapította, hogy a vizsgálata kétoldalú és többoldalú kapcsolatok hálózatán alapuló világszintű kartellt tárt fel, amelyre „az érintett vállalkozásokon belül különböző szinteken került sor […], és amely bizonyos esetekben különböző földrajzi területekre terjedt ki”.

590 A megtámadott határozat (109), (110), (876), (889) és (1046) preambulumbekezdésében, valamint 1323. lábjegyzetében a Bizottság kifejtette e többszintű szervezet működésének részletes szabályait. A Bizottság szerint a pótdíjak általánosan alkalmazandó intézkedések voltak, amelyek nem egyetlen útvonalra vonatkoztak, hanem az volt a céljuk, hogy azokat világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák. A pótdíjakkal kapcsolatos döntéseket általában az egyes fuvarozók székhelyének szintjén hozták meg. A fuvarozók székhelyei így „kölcsönös kapcsolatban" álltak, amikor a pótdíj mértékének változása várható volt. Helyi szinten a fuvarozók azzal a céllal egyeztettek egymással, hogy egyrészt jobban hajtsák végre székhelyük utasításait, és azokat a piaci feltételekhez és a helyi szabályozáshoz igazítsák, másrészt pedig, hogy összehangolják és végrehajtsák a helyi kezdeményezéseket. A megtámadott határozat
(111) preambulumbekezdésében a Bizottság kiemelte, hogy a fuvarozók képviselőinek helyi szervezeteit e célból használták többek között Hongkongban és Svájcban.

591 Márpedig a szóban forgó kapcsolatfelvételek pontosan e keretbe illeszkedtek. Először is ugyanis ezek a kapcsolatfelvételek mindegyike részben vagy egészben a pótdíjak Svájcban (a (145) és (204) preambulumbekezdés), Hongkongban (a (237), (587), (618), (620), (660) és (665) preambulumbekezdés), Szingapúrban (a (146) és (295) preambulumbekezdés) vagy Japánban (a (673) preambulumbekezdés), illetve általánosabban Délkelet-Ázsiában (az (595) preambulumbekezdés) történő bevezetésére vagy végrehajtására vonatkozott. Másodszor e kapcsolatfelvételek többsége vagy az eljárás alá vont fuvarozók székhelyének munkavállalóit érintette, vagy az általuk adott utasításokra, illetve a velük folytatott kommunikációra vonatkozik (a (237), (295), (595), (618), (620) és (673) preambulumbekezdés). Harmadszor e kapcsolatfelvételek közül több kapcsolat helyi szinten tükrözi a központi szinten tett bejelentéseket, illetve a központi szinten korábban hozott döntéseket (a (204) és (673) preambulumbekezdés), vagy legalábbis azokra a székhelyek között a pótdíjakkal kapcsolatban folytatott tárgyalásokkal vagy a pótdíjakkal kapcsolatban általuk hozott döntésekkel egyidejűleg került sor (a (145), (146), (237), (295), (587) és (595) preambulumbekezdés). Negyedszer e kapcsolatfelvételek többsége a fuvarozók képviselői helyi szervezeteinek keretében vagy azok mellett folyt (a (145), (146), (204), (295), (587), (618), (660) és (665) preambulumbekezdés).

592 A felperesek egyébként nem állítják, hogy e kapcsolatfelvételek nem támasztották alá a Bizottság olyan más bizonyítékokra vonatkozó értelmezését, amelyek tekintetében nem állítják, hogy kívül esnek a Bizottság hatáskörén. Ily módon a megtámadott határozat (145), (146), (204), (237) és (295) preambulumbekezdésében hivatkozott vitatott kapcsolatok azon körülbelül húsz vitatott kapcsolat közé tartoznak, amelyekre a Bizottság a megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében annak bizonyítása érdekében hivatkozott, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértés FSC-vel kapcsolatos három összetevőjében.

593 Ami a megtámadott határozat (587), (595), (618), (620), (660), (665) és (673) preambulumbekezdésében hivatkozott vitatott kapcsolatokat illeti, azok hetet jelentenek a Bizottság által e határozat 1258–1260. lábjegyzetében annak alátámasztása érdekében hivatkozott tizennégy vitatott kapcsolatból, hogy a felperesek tudomással bírtak az SSC olyan összehangolásáról, amely meghaladta a Lufthansával fennálló kapcsolataikat, mivel közvetlen kapcsolatban álltak több fuvarozóval az SSC végrehajtását illetően.

594 Ebből következik, hogy a Bizottság megalapozottan támaszkodott a megtámadott határozat (145), (146), (204), (237), (295), (587), (595), (618), (620), (660), (665) és (673) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatokra a vitatott kartellről alkotott átfogó kép kialakítása, és ezáltal azon

bizonyítékok értelmezésének alátámasztása érdekében, amelyeket az egységes és folyamatos jogsértés FSC-vel és SSC-vel kapcsolatos összetevői tekintetében a felperesek felelősségének megállapítása érdekében fogadott el.

595 A jelen kifogást tehát el kell utasítani.

4) A Svájcban tanúsított magatartások értékelése során elkövetett hibákra alapított, negyedik kifogásról

596 A felperesek azt állítják, hogy a Bizottság hibát követett el a Svájcban megvalósult három kapcsolat, nevezetesen a megtámadott határozat (145), (204) és (443) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok értékelése során. A felperesek szerint e kapcsolatfelvételek nem bizonyítják, hogy részt vettek volna a pótdíjak összehangolásában.

597 Először is, a megtámadott határozat (145) preambulumbekezdésében ismertetett e-mail vizsgálata azt bizonyítja, hogy a felperesek, az Air Canada és a Lufthansa „kivételt [jelentettek a fuvarozók közötti] megállapodás alól”, amely abban állt, hogy Svájcban ugyanazt a politikát alkalmazzák, mint a Swiss az FSC-vel kapcsolatban. Az ezen e-mailben ismertetett beszélgetések a Lufthansára, a KLM-re és az AF-re vonatkoznak, míg a felperesekre vonatkozó információk köztudomásúak voltak.

598 Másodszor, a megtámadott határozat (204) preambulumbekezdésében említett, a felperesek egy helyi munkavállalója által az Air Cargo Council Switzerland (svájci légi árufuvarozási tanács, a továbbiakban: ACCS) svájci szövetség elnökének küldött e-mail annak kiemelésére szorítkozik, hogy a felperesek bejelentették FSC-jük visszavonását. Márpedig ez az információ már köztudomásúvá vált. Egyébiránt téves lenne úgy tekinteni, hogy az ACCS a tagjai javára gyűjtötte és összehangolta az FSC-re vonatkozó köztudomású információkat. Az ACCS ezzel szemben azt a jogos célt követte, hogy a fuvarozók ügyfeleit tájékoztassa a pótdíjakról.

599 Harmadszor, a megtámadott határozat (443) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailt nem a felpereseknek címezték, akik előzetesen bezárták svájci irodájukat, és elhagyták az ACCS-t. Kétségtelen, hogy ezt az e-mailt a felperesek egyik kereskedelmi ügynökének küldték meg, de ez utóbbi mintegy húsz másik fuvarozónak is dolgozott.

600 A Bizottság erre azt válaszolja, hogy a megtámadott határozat (145) preambulumbekezdésében ismertetett e-mail felperesek által javasolt értelmezése nehezen egyeztethető össze annak szövegével, míg az e határozat (204) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailek az ACCS keretében kialakított információcsere-mechanizmusba illeszkedtek. Ami az említett határozat (443) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailt illeti, azt a felperesek kereskedelmi ügynöke kapta meg, tehát azt nekik lehet betudni.

601 A jelen kifogás tárgyát képező három kapcsolatfelvételt egymást követően kell megvizsgálni.

602 Először is, a megtámadott határozat (145) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvétel a Swiss 2000. január 10-i e-mailje, amelyből a Bizottság e határozat (851) preambulumbekezdésében azt a következtetést vonta le, hogy a Lufthansa és a felperesek megállapodásban vettek részt annak érdekében, hogy az FSC összegének meghatározása érdekében az adóköteles súlyt használják.

603 Ebben az e-mailben az szerepel, hogy „Svájcban valamennyi fuvarozó megegyezett abban, hogy ugyanazt a politikát alkalmazza, mint a [Swiss]”, amely abban állt, hogy az FSC számításához a tényleges súly helyett inkább az adóköteles súlyt használják, és ez alól az „egyetlen jelentős kivétel” a Lufthansa.

604 Az igaz – amint azt a felperesek hangsúlyozzák –, hogy ez az e-mail azt is kiemeli, hogy a Lufthansához vagy az Air Canadához hasonlóan ők is a tényleges súly kritériumát alkalmazzák. Ezen e-mail utal az eljárás alá vont más fuvarozók ezzel kapcsolatos bizonytalanságaira is.

605 Ez azonban egyáltalán nem kérdőjelezi meg az FSC bevezetésével kapcsolatos megbeszélések létezését, amelyekben a felperesek és e más, eljárás alá vont fuvarozók is részt vettek. Bár a megtámadott határozat (145) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mail a felperesek és más fuvarozók preferenciái közötti ellentmondásra utal, ez kizárólag annak szemléltetésére szolgál, hogy „továbbra is zavaros, hogy valójában ki mit fog alkalmazni”.

606 E körülmények között a Bizottság – anélkül, hogy hibát követett volna el – megállapíthatta a megtámadott határozat (851) preambulumbekezdésében, hogy a felperesek részt vettek a szóban forgó megállapodásban, noha úgy döntöttek, hogy azt „ebben a szakaszban” nem alkalmazzák.

607 Másodszor, a megtámadott határozat (204) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvételek az ACCS tagjainak 2001. december 6-án és 7-én küldött e-mailek. Ezekben az e-mailekben a felperesek, a Martinair, az AF és a Japan Airlines mind jelezték, hogy megszüntetik az FSC-t.

608 A felperesek állításával ellentétben az említett e-maileknek nem kizárólag az volt a céljuk, hogy megkönnyítsék a már köztudomású információk továbbítását a fuvarozók ügyfelei részére. A megtámadott határozat (204) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvételek ugyanis az ACCS elnökének 2001. december 4-i, ugyanezen határozat (203) preambulumbekezdésében említett kérésére adott válaszok voltak. Ebben az e-mailben az ACCS elnöke jelezte, hogy munkáltatója, a Malaysian Airlines az ázsiai piac tekintetében felhagyott az FSC alkalmazásával Kuala Lumpurban (Malajzia), és hogy következésképpen ő maga „nyomás alá került” alkalmazásának megszüntetése érdekében.

609 Kétségtelen, hogy – amint arra a felperesek rámutatnak – az ACCS elnöke hozzáfűzte, hogy szeretné „megismerni” ezen e-mail címzettjeinek „jelenlegi helyzetét”, mivel másnap egy szállítmányozói szövetséggel találkozik. Szavait azonban korábbi e-mailjei fényében kell értelmezni. 2001. december 4-i e-mailje ugyanis nem az első volt, amelyben a szövetségének tagjait az FSC esetleges megszüntetésére vonatkozó terveikről kérdezte. Ily módon az ACCS elnöke a megtámadott határozat (202) preambulumbekezdésében hivatkozott 2001. november 21-i e-mailben azt kifogásolta, hogy harmadik személyektől szerzett tudomást arról, hogy a KLM december 1-jétől felfüggeszti az FSC-t, kérte, hogy tájékoztassák az ilyen jellegű lépésekről, és hangsúlyozta, hogy „a szervezetünket ténylegesen megkérdőjelezi, ha nem tartunk össze”. Arra is felhívta az ACCS tagjait, hogy „ne köve[ssék] a KLM döntését, és legalább az év végéig tart[sák] fenn az [FSC-t]”. Válaszul több fuvarozó tájékoztatta az ACCS tagjait az ezzel kapcsolatos szándékairól.

610 Azt illetően, hogy a közölt információk köztudomásúak voltak, emlékeztetni kell arra, hogy a nyilvánosság számára hozzáférhető információk cseréje sérti az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdését akkor, ha az valamely más versenyellenes mechanizmus támogatását képezi (lásd a fenti 480. pontot). Márpedig, amint az a fenti 607–609. pontból kitűnik, a jelen ügyben ez volt a helyzet.

611 Ebből következik, hogy a felpereseknek nem sikerült bizonyítaniuk, hogy a Bizottság hibát követett el a megtámadott határozat (204) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvételek értékelése során.

612 Harmadszor, ami a megtámadott határozat (443) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailt illeti, amelyet nem a felpereseknek, hanem azok egyik kereskedelmi ügynökének küldtek meg, emlékeztetni kell arra, hogy ha a közvetítő, a kereskedelmi ügynök vagy az alkalmazott a megbízó vállalkozás érdekében végez tevékenységet, főszabály szerint az e vállalkozásba integrált segédszervnek tekinthető, amely köteles követni annak utasításait, és így vele gazdasági egységet alkot (lásd ebben az értelemben: 2003. december 11-i Minoan Lines kontra Bizottság ítélet, T-66/99, EU:T:2003:337, 125. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

613 Az ítélkezési gyakorlat szerint az ilyen gazdasági egység fennállásának vizsgálata során a meghatározó tényező a megbízó vállalkozással kötött megállapodás, és különösen a harmadik személyekkel kötött szerződések teljesítéséhez kapcsolódó pénzügyi és üzleti kockázatok vállalásával kapcsolatos hallgatólagos vagy kifejezett kikötések. E kérdést esetenként, és inkább a gazdasági valóság, mintsem a szerződéses jogviszony belső jog szerinti jogi minősítésének figyelembevételével kell elemezni (lásd ebben az értelemben: 2006. december 14-i Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio ítélet, C-217/05, EU:C:2006:784, 46. pont).

614 Az is megállapításra került, hogy az, ha a megbízó nevében gyakorolt tevékenységekkel párhuzamosan a közvetítő – független kereskedőként – a kérdéses áru vagy szolgáltatás piacán jelentős mennyiségű ügyletet bonyolít, nem szól a gazdasági egység fennállása mellett (lásd: 2003. december 11-i Minoan Lines kontra Bizottság ítélet, T-66/99, EU:T:2003:337, 128. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

615 Márpedig egyrészt a Bizottság semmilyen bizonyítékot nem terjesztett elő annak alátámasztására, hogy a megtámadott határozat (443) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailt megkapó kereskedelmi ügynök nem vállalta át a felperesekkel kötött megállapodás végrehajtásával kapcsolatos gazdasági kockázatot. Azt sem állította, hogy ez az ügynök nem önállóan határozta meg piaci magatartását, és a felperesek által adott utasítások alkalmazására szorítkozott.

616 Másrészt a Bizottság nem vitatja, hogy az általa a felperesek részére végzett tevékenységekkel párhuzamosan ezen ügynök mintegy húsz másik fuvarozónak is nyújtott szolgáltatásokat. A Bizottság azt sem állítja, hogy az említett ügynök a felperesek nevében részt vett azokban a tevékenységekben, amelyekre a megtámadott határozat (443) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mail vonatkozott.

617 Emellett a Bizottság állításával ellentétben az sem állapítható meg, hogy az említett ügynök átadta volna a felpereseknek a megtámadott határozat (443) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailben szereplő információkat. A Bizottság ugyanis, amely a bizonyítási terhet viselte, elmulasztotta annak bizonyítását, hogy ez a helyzet állt fenn.

618 Ennélfogva egyéb olyan komoly, pontos és egybevágó bizonyítékok hiányában, amelyek alátámaszthatnák, hogy a megtámadott határozat (443) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mail a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételét látszik bizonyítani, azt ki kell zárni azon valószínűsítő körülmények csoportjából, amelyeket a felperesek a jelen jogalap tizedik része keretében összességükben vitatnak.

5) A felperesek harmadik országokban tanúsított magatartásainak az egységes és folyamatos jogsértésbe való bevonása során elkövetett hibára alapított, ötödik kifogásról

619 A felperesek előadják, hogy a Bizottság nem tett eleget az annak bizonyítására vonatkozó kötelezettségnek, hogy „valamennyi ilyen magatartás” az egységes és folyamatos jogsértés részét képezte.

620 A felperesek azt is előadják, hogy a Bizottság megsértette indokolási kötelezettségét, mivel nem cáfolta meg azokat a bizonyítékokat és érveket, amelyeket annak bizonyítása érdekében terjesztettek elő, hogy nem állt fenn belső kapcsolat e magatartások és a vitatott kartell keretében folytatott kommunikációk között. E bizonyítékok és érvek azt támasztják alá, hogy az említett kommunikációk és a vitatott kartell részét képező cselekmények eltérő célokat követtek, különböző fuvarozókat és munkavállalókat érintettek, valamint eltérő tartalommal, ütemezéssel és nyilvánossági szinttel rendelkeztek.

621 A felperesek hozzáteszik, hogy a Bizottság nem bizonyította, hogy helyi személyzetük az FSC összehangolásával kapcsolatos világszintű kartellhez kívánt volna hozzájárulni azáltal, hogy részt vettek a harmadik országokban tanúsított magatartásokban. Az e magatartásokban való részvételük egyébként egyáltalán nem utalt a vitatott kartellel kapcsolatos kockázat elfogadására.

622 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

623 Meg kell jegyezni, hogy a jelen kifogás keveredik azzal az érvvel, amelyet a Törvényszék a fenti 288. pontban a jelen jogalap első része első kifogásának vizsgálata keretében már megvizsgált és elutasított.

624 Következésképpen a jelen kifogást el kell utasítani. Ezért a jelen résznek helyt kell adni annyiban, amennyiben az a 2005. július 20. és 2006. február 14. között Thaiföldről induló járatokra vonatkozó FSC meghatározására és a megtámadott határozat (443) preambulumbekezdésére vonatkozik. Ezt a részt az ezt meghaladó részében el kell utasítani.

h) A más fuvarozók felperesek magatartására vonatkozó feltételezéseinek értékelésekor elkövetett hibákra alapított, hetedik részről

625 A felperesek azt kifogásolják, hogy a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a megtámadott határozat (196), (273), (406) és (415) preambulumbekezdésében ismertetett bizonyítékok az egységes és folyamatos jogsértés részét képezik. A felperesek szerint e bizonyítékok olyan kapcsolatfelvételekre vonatkoznak, amelyeknek nem voltak részesei, és amelyek csak az őket érintő, nyilvánosság számára hozzáférhető információkat tartalmaznak.

626 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését. Közelebbről a CPA-nak a megtámadott határozat (196) preambulumbekezdésében ismertetett táblázatát illetően a Bizottság előadja, hogy az arra enged következtetni, hogy a felperesek azelőtt közöltek a CPA-val egyes szóban forgó információkat, hogy azokat nyilvánosságra hozták volna. Hozzáteszi, hogy a felperesek nem tudják bizonyítani, hogy a szóban forgó fennmaradó információk már nyilvánosak voltak, legalábbis két fuvarozó vonatkozásában, és hogy a megtámadott határozat (173), (237) és (394) preambulumbekezdése a felperesek személyzete és a CPA közötti kapcsolattartásra vonatkozóan további bizonyítékokat ismertet. Ami a megtámadott határozat (406) és (415) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvételeket illeti, a Bizottság azt állítja, hogy olyan üzenetekről volt szó, amelyekben az AF megvizsgálta a felperesek jövőbeli

magatartását. Ezek az üzenetek azt bizonyítják, hogy az AF és a KLM az FSC-re vonatkozó politikájukat a Lufthansa és a felperesek politikájához kívánta igazítani. A Bizottság hozzáteszi, hogy a (173), (174), (425), (546) és (966) preambulumbekezdésben ismertetett kapcsolatfelvételek megerősítik álláspontját.

627 A megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében a Bizottság ismertette azon különböző vitatott kapcsolatokat, amelyekben a felperesek – álláspontja szerint – részt vettek. E preambulumbekezdés végén a Bizottság a megtámadott határozat (196), (273), (406), (415), (425), (491), (506) és (559) preambulumbekezdésére hivatkozva hozzátette, hogy „a versenytársakkal való kapcsolatokra vonatkozóan egyébként más bizonyítékok is rendelkezésre állnak”.

628 A jelen rész e nyolc preambulumbekezdés közül négyre vonatkozik.

629 Elsősorban, a megtámadott határozat (196) preambulumbekezdésében a Bizottság a CPA egyik munkavállalójának hordozható számítógépén talált dossziéra hivatkozott. E dosszié címe „Az FSC 2001. december 6-i összefoglalója”, és tartalmazza „Az FSC országonkénti megszüntetése” című táblázatot. E táblázatból többek között kitűnik, hogy a felperesek „Skandináviában” 2001. december 20-án elhatározták az FSC megszüntetését, a CPA azonban még „várt” egy „hivatalos értesítést”.

630 A felperesek azonban egy 2001. december 5-i sajtóközleményben már bejelentették, hogy december 20-tól megszüntetik az FSC-t. Amint az a közigazgatási eljárás irataiból kitűnik, „Az FSC országonkénti megszüntetése” című táblázatban megjelölt hét másik fuvarozó közül öt 2001. november 21. és december 6. között nyilvánosan bejelentette, hogy 2001 decemberében megszünteti az FSC-t.

631 Ami a szóban forgó táblázatban megjelölt másik két fuvarozót illeti, igaz, hogy a felperesek nem bizonyították, hogy azok december 6-án vagy azt megelőzően bejelentették volna az FSC megszüntetésére irányuló terveiket. A felperesekhez hasonlóan azonban meg kell jegyezni, hogy azok az időpontok, amikor közzétették az FSC megszüntetéséről szóló tervüket, nem szerepelnek a közigazgatási eljárás aktájában, és hogy egyikük a kereset benyújtásának időpontjában már megszűnt. E körülmények között, mivel a szóban forgó bejelentéseket ráadásul több mint tizenöt évvel ezen időpont előtt tették közzé, azt nem lehet a felpereseknek felróni.

632 A Bizottság tehát a megtámadott határozat (196) preambulumbekezdésében hivatkozott dokumentumból nem következtethet megalapozottan a felpereseket érintő versenyellenes kapcsolat fennállására. Önmagában az a körülmény, hogy a felperesek több hónapon (a (173) és (237) preambulumbekezdés), sőt éven (a (394) preambulumbekezdés) keresztül vettek részt olyan többoldalú kapcsolatokban, amelyekben a CPA is részt vett, nem alkalmas e következtetés megkérdőjelezésére.

633 Másodsorban, a megtámadott határozat (273) preambulumbekezdésében a Bizottság hivatkozott a Qantas 2003. február 17-i belső e-mailjére, amelyből kiderül, hogy több fuvarozó, köztük a felperesek is, „jelezték, hogy az FSC-t 0,06 GBP/kg-ról 0,09 GBP/kg-ra emelik”, és hogy „a németországi [Lufthansa] várhatóan holnap bejelenti az emelést 0,10 euró/kg-ról 0,15 euró/kg-ra”.

634 A felperesek kétségkívül azzal érvelnek, hogy a Qantas közvetetten, például internetes honlapjukon vagy szállítmányozón keresztül is beszerezhette ezeket az információkat. A felperesek azonban semmilyen bizonyítékot nem terjesztenek elő ezen érv alátámasztására.

635 Az egyetlen irat, amelyre a felperesek érvelésük alátámasztása érdekében hivatkoznak, egy szállítmányozó által 2003. február 14-én közzétett hírlevél. Márpedig e hírlevél nem említi a felpereseket. Ellenkezőleg, a következőket tartalmazza:

„Február 14-én, pénteken értesültünk arról, hogy a Cargolux […] a British, a KLM, […] és a Lan Chile csoport (körülbelül öt [fuvarozó]) öt centtel emeli FSC-jét, és így az 0,15 USD/kg lesz. A jövő héten szinte az összes [fuvarozótól] kapni fogunk értesítést."

636 A felperesek tehát nem tudták bizonyítani, hogy a Bizottság hibát követett el, amikor velük szemben a megtámadott határozat (273) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailre támaszkodott.

637 Harmadsorban, a Bizottság az AF két belső e-mail-váltására hivatkozott.

638 Először is, a megtámadott határozat (406) preambulumbekezdésében a Bizottság az AF 2004. szeptember 20-i belső e-mailjére hivatkozott. Ez az e-mail a dániai helyzetre vonatkozik, és a következőképpen szól:

„Megtudtuk, hogy a [Lufthansa] az FSC-t [2004.] október 4-én 0,30 euróra emeli. Feltételezem, hogy az [SAS] nagyon gyorsan követni fogja, így az [SAS] szintjéhez fogunk igazodni."

639 Márpedig a „[f]eltételezem" *(I Guess)* kifejezés használata ebben az e-mailben a felperesek szándékaival kapcsolatos bizonyos fokú bizonytalanságról tanúskodik, ami kétségessé teszi ilyen kapcsolat fennállását.

640 Az ügy egyéb iratai sem meggyőzőek. Azon információcserék együttes értelmezése, amelyekbe az említett e-mail illeszkedik, ugyanis azt bizonyítja, hogy a megtámadott határozat (406) preambulumbekezdésében hivatkozott feltételezés kizárólag a felperesek szándékaira vonatkozó információk hiányának előrejelzésére irányult. Ezen információcserék keretében ugyanis azt jelezték, hogy a felperesek bejelentése „még nincs kész", és „úgy vélem, meg kell várnom [a felperesek] álláspontját". Arra az esetre is hivatkoznak, ha a felperesek „nem tájékoztatnak".

641 Márpedig a Bizottság állításával ellentétben semmi nem utal arra, hogy az AF elvárta volna, hogy a felperesek kétoldalúan és ne nyilvánosan tájékoztassák az FSC emelésére irányuló szándékukról. Éppen ellenkezőleg, az AF egy 2004. szeptember 23-i belső e-mailjéből kiderül, hogy az AF végül is a felperesek egyik hírlevelén keresztül szerzett tudomást e szándékokról, amelyre feliratkozott.

642 Másodszor a megtámadott határozat (415) preambulumbekezdésében a Bizottság egy „Dániai üzemanyagpótdíj" című 2004. szeptember 23-i e-mailre hivatkozik, amelyben az AF azt kérdezi a KLM-től, hogy „lehetősége volt-e tisztázni a KL[M] AF-hez, [Lufthansához] és [felperesekhez] való igazodásának kérdését".

643 Mindazonáltal sem ez az e-mail, sem azok, amelyek azt megelőzték vagy követték, nem utalnak az AF és a felperesek közötti esetleges kapcsolatfelvételre. Azt sem feltételezik, hogy sor került volna ilyen kapcsolatfelvételre. Ezzel szemben az AF egy 2004. szeptember 20-i belső e-mailjéből és a felperesek beadványaiból kitűnik, hogy a cél annak biztosítása volt, hogy az AF és a KLM közötti összefonódást követően a KLM a továbbiakban ne számítson fel a versenytársakénál alacsonyabb FSC-t.

644 A többi irat, amelyre a Bizottság beadványaiban hivatkozik (a megtámadott határozat (173), (174), (425), (546) és (966) preambulumbekezdése) nem cáfolja meg ezt a következtetést.

645 Mindenekelőtt a megtámadott határozat (546) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mail-váltás nem bizonyítja az AF és a felperesek közötti kapcsolat fennállását. Amint arra a Bizottság rámutat, ez az információcsere kizárólag azt bizonyítja, hogy a felperesek magatartásukat az AF és a KLM magatartásához igazították, és arra ösztönözték a SAC-ot, hogy ugyanígy járjon el. Ráadásul az említett e-mail-váltás 2005. novemberi keltezésű. Arra tehát több mint egy évvel a megtámadott határozat (415) preambulumbekezdésében említett e-mailt követően került sor.

646 Ezt követően a megtámadott határozat (173) és (174) preambulumbekezdésében hivatkozott, 2001. január 22-i találkozó több mint három évvel megelőzi a megtámadott határozat (415) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailt.

647 Egyébiránt, ellentétben a megtámadott határozat (966) preambulumbekezdésében foglaltakkal, az AF nem a felpereseknek küldte a 2005. június 27-i e-mailt, amelyben az szerepel, hogy „megállapodtunk, 3,30 DKK AF/KL[M] 2005. július 7-től”. AF ezt az e-mailt a Lufthansa részére küldte, amely ezt követően továbbította azt a felpereseknek.

648 Végül a megtámadott határozat (425) preambulumbekezdésében hivatkozott vitatott kapcsolat a BARIG teherszállítási bizottsága 2004. szeptember 3-i ülése, amelyen többek között a felperesek, a Lufthansa és az AF vett részt. Kétségtelen, hogy ezen ülés tárgya többek között az FSC volt. Ugyanakkor, amint az a fenti 448. pontból kitűnik, itt a Lufthansa közölte az említett találkozó többi résztvevőjével az e tekintetben rá vonatkozó utolsó híreket. Ráadásul, amint az az említett ülés jegyzőkönyvéből kitűnik, az mindenekelőtt a német helyzetre vonatkozott.

649 A Bizottság tehát az említett ülésből nem következtethetett arra, hogy Dániában helyi kapcsolatok álltak fenn az AF és a felperesek között.

650 A fentiekre tekintettel, valamint egyéb olyan komoly, pontos és egybevágó bizonyítékok hiányában, amelyek alátámaszthatnák, hogy a megtámadott határozat (196), (406) és (415) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok alkalmasak voltak annak bizonyítására, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértésben, azokat ki kell zárni azon valószínűsítő körülmények csoportjából, amelyeket a felperesek a jelen jogalap tizedik része keretében összességükben vitatnak.

i) A többi eljárás alá vont fuvarozó magatartásának felperesek általi ismeretének értékelésével kapcsolatos hibákra alapított, kilencedik részről

651 A felperesek úgy érvelnek, hogy a Bizottság nem tett eleget az arra irányuló, rá háruló bizonyítási tehernek, hogy tudomásuk volt, vagy tudomással kellett bírniuk minden olyan – a pótdíjakkal és a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos – versenyellenes magatartásról, amelyben nem vettek részt, és amelyek kockázatát nem voltak készek vállalni.

652 A fenti 459. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően ahhoz, hogy a Bizottság az egységes és folyamatos jogsértést teljes egészében betudja a felpereseknek, bizonyítania kellett vagy azt, hogy részt vettek az e jogsértést képező magatartások összességében, vagy pedig azt, hogy tudomásuk volt azon jogsértő magatartások összességéről, amelyeket a kartell többi

résztvevője ugyanazon célok követése érdekében tervezett vagy ténylegesen végrehajtott, és amelyekben a felperesek közvetlenül nem vettek részt, vagy pedig e magatartásokat észszerűen előre láthatták, és készek voltak azok kockázatát elfogadni.

653 Ugyanakkor kizárólag azon tény, hogy ugyanaz a célja azon megállapodásnak, amelyben a vállalkozás részt vett, és az átfogó kartellnek, nem elegendő annak megállapításához, hogy e vállalkozás részt vett az átfogó kartellben. Ez a helyzet akkor is, ha e megállapodás és az átfogó kartell objektív kapcsolatokat mutat. Csakis akkor jelentheti az érintett megállapodásban való részvétele annak kifejezését, hogy csatlakozik ezen átfogó kartellhez, ha az e megállapodásban részt vevő vállalkozás tudott, vagy tudnia kellett arról, hogy ezzel bekapcsolódik e kartellbe (lásd ebben az értelemben: 2011. november 30-i Quinn Barlo és társai kontra Bizottság ítélet, T-208/06, EU:T:2011:701, 144. és 150. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

654 A Bizottságra hárul annak bizonyítása, hogy az érintett vállalkozás a megkövetelt tudomással bírt azon versenyellenes magatartásokról, amelyeket a globális kartell többi résztvevője tervezett vagy ténylegesen végrehajtott, de amelyekben ő maga közvetlenül nem vett részt (lásd ebben az értelemben: 2012. december 6-i Bizottság kontra Verhuizingen Coppens ítélet, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 67. pont).

655 Ehhez a Bizottságnak kellően pontos és egybehangzó bizonyítékokat kell bemutatnia annak bizonyításához, hogy az érintett vállalkozásnak erről tudomása volt (lásd ebben az értelemben: 2002. március 20-i Sigma Tecnologie kontra Bizottság ítélet, T-28/99, EU:T:2002:76, 51. pont).

656 A Bizottság ugyanakkor nem köteles bizonyítani, hogy az érintett vállalkozásnak részletes tudomása volt, vagy kellett legyen az azon vitatott kapcsolatok keretében történt egyeztetésekről, amelyekben nem vett részt. Azt sem köteles bizonyítani, hogy a szóban forgó vállalkozás minden ilyen kapcsolatfelvételről tudott, vagy tudnia kellett (lásd ebben az értelemben: 2006. december 14-i Raiffeisen Zentralbank Österreich és társai kontra Bizottság ítélet, T-259/02–T-264/02 és T-271/02, EU:T:2006:396, 193. pont).

657 Ily módon az érintett vállalkozásnak pusztán az átfogó kartell általános érvényéről és lényeges jellemzőiről kell tudnia (lásd: 2014. október 10-i Soliver kontra Bizottság ítélet, T-68/09, EU:T:2014:867, 64. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

658 Amennyiben ez az eset áll fenn, azon körülményt, hogy a vállalkozás nem vett részt a kartellt képező összes elemben, vagy hogy kisebb szerepet játszott azon aspektusaiban, amelyekben részt vett, csak a jogsértés súlyának értékelésekor és adott esetben a bírság összegének megállapításakor lehet figyelembe venni (lásd: 2014. október 10-i Soliver kontra Bizottság ítélet, T-68/09, EU:T:2014:867, 65. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

659 Ezen elvek fényében kell meghatározni, hogy a Bizottság megalapozottan jutott-e arra a következtetésre, hogy a felperesek a megkövetelt tudomással bírtak az eljárás alá vont többi fuvarozó azon magatartásairól, amelyekben közvetlenül nem vettek részt, egyrészt a pótdíjakra, másrészt pedig a jutalékfizetés megtagadására vonatkozóan.

1) A pótdíjakról

660 A felperesek azt állítják, hogy nem tudtak és nem is tudhattak azon különböző magatartásokról, amelyeket az eljárás alá vont többi fuvarozó tanúsított a pótdíjakkal kapcsolatban. Ezen állítás alátámasztása érdekében két érvre hivatkoznak.

661 Elsősorban a felperesek előadják, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében tévesen támaszkodott a Lufthansának az FSC-re vonatkozó bejelentéseket tartalmazó e-mailjeire annak alátámasztása érdekében, hogy tudomásuk volt, vagy legalábbis tudomásuk kellett, hogy legyen arról, hogy a Lufthansa összehangolja az FSC-t más fuvarozókkal. Ezek az e-mailek pusztán a Lufthansa FSC-vel kapcsolatos nyilvános bejelentéseit tartalmazzák, amelyek egyáltalán nem utalnak a szűk csoporton belüli előzetes összehangolásra, kizárólag a 2003 februárja és 2004 szeptembere közötti, valamint a 2005 márciusa és 2005 szeptembere közötti időszakra vonatkoznak, és azokat a Lufthansa németországi értékesítési felelőse küldte meg vagy 18 olyan fuvarozónál található helyi partnereinek, amelyek közül többet nem vontak felelősségre az egységes és folyamatos jogsértésért, vagy olyan fuvarozóknak, amelyek kapacitást vásároltak a Lufthansától.

662 Másodsorban a Bizottság elmulasztott megvizsgálni öt érvet és bizonyítékot, amelyeket a felperesek annak bizonyítása érdekében terjesztettek elő, hogy személyzetük tagjai semmit sem tudtak más fuvarozók magatartásairól, nem volt okuk azokat gyanítani, és nem voltak készek azok kockázatát elfogadni.

663 Először is a Lufthansa belső utasításai, amelyeknek másolatát a felpereseknek megküldték, azt mutatják, hogy a Lufthansa aktívan intézkedéseket tett a pótdíjakat illetően a versenyszabályoknak való megfelelés érdekében. Ezek az utasítások soha nem utaltak a Lufthansa és az eljárás alá vont olyan más fuvarozók közötti összehangolás előzetes bejelentésére, amelyek nagyrészt a szűk csoporthoz tartoztak. Érvelésük alátámasztása érdekében a felperesek a Lufthansa igazgatótanácsának az FSC bevezetéséről szóló, 1999. december 21-i határozatára hivatkoznak.

664 Másodszor a Lufthansa megerősítette, hogy nem tájékoztatta a felpereseket a más fuvarozókkal fennálló kapcsolatairól. Amikor a Lufthansa fő alkalmazottja a szűk csoporton belül információkat adott át a felpereseknek e fuvarozókról, nem azt közölte, hogy előzetesen kommunikált velük, hanem személyes várakozásaira vagy nyilvánosan hozzáférhető információkra hivatkozott.

665 Harmadszor, a felperesek munkavállalói nem tartoztak a szűk csoport hálózatához. Ez utóbbi a fő fuvarozók felső vezetőiből és más fuvarozókkal fenntartott személyes kapcsolataikból állt.

666 Negyedszer, a felperesek nem voltak képesek érzékelni a szűk csoport tevékenységeit tagjainak piaci magatartása alapján.

667 Ötödször, a felpereseknek nem lehetett tudomásuk az olyan harmadik országokban tanúsított magatartásokról, amelyekben semmilyen tevékenységet nem folytattak. Ezenfelül semmilyen bizonyíték nem támasztja alá, hogy a felperesek készek lettek volna vállalni e magatartások kockázatát. Ellenkezőleg, kifejezett biztosítékokat kaptak a dán versenyhatóságtól arra vonatkozóan, hogy e tekintetben semmilyen kockázat nem áll fenn.

668 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

669 Emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat (882) preambulumbekezdésében a Bizottság azt állapította meg, hogy a felperesek az egységes és folyamatos jogsértés „három összetevője közül kettőben (FSC és SSC) részt vettek”, nem pedig azt, hogy azokról pusztán bizonyított vagy vélelmezhető tudomásuk volt. A Bizottság által az Air Canada és a British Airways érveire a

megtámadott határozat (894)–(897) preambulumbekezdésében adott válaszokból ugyanakkor kitűnik, hogy a Bizottság nem állapította meg, hogy a felperesek közvetlenül részt vettek az ezen összetevők körébe tartozó versenyellenes tevékenységek összességében.

670 Először is, ami az FSC-t illeti, a Bizottság a megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében nyolc kapcsolatfelvételre hivatkozott annak megállapítása érdekében, hogy a felperesek „tudták, vagy tudniuk kellett, hogy a Lufthansa az FSC alkalmazását más fuvarozókkal összehangolja”. Amint az a megtámadott határozat 1248. lábjegyzetéből kitűnik, a megtámadott határozat (274), (279), (346), (411), (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében ismertetett e-mailekről van szó, amelyek révén a Lufthansa az FSC növelésére vonatkozó bejelentéseit különböző fuvarozókkal közölte.

671 E nyolc e-mail címzettjei között szerepel összesen tíz eljárás alá vont fuvarozó. E fuvarozók közül öt, vagyis az Air Canada, a CPA, a Japan Airlines, a SAC és a felperesek az összes említett e-mail címzettjei között szerepeltek. A fennmaradó öt eljárás alá vont fuvarozó, vagyis az AF, a Cargolux, a KLM, a Lan Airlines és a Martinair az említett e-mailek közül kettő és öt közötti számút kapott meg.

672 Márpedig a felperesek – a Lan Airlines kivételével – e tíz fuvarozó mindegyikével további versenyellenes kapcsolatokban vettek részt. Így mindenekelőtt a felperesek kommunikáltak az Air Kanadával és a KLM-mel mind az FSC bevezetését, mind annak végrehajtását illetően (a megtámadott határozat (135), (144)–(146), (174) és (394) preambulumbekezdése). Továbbá a felperesek az FSC végrehajtását a Japan Airlinesszal, a Lufthansával és a SAC-kal egyeztették mind a WOW szövetségen belül (e határozat (401), (434), (484), (488), (490), (494), (496), (497), (512), (531), (546) preambulumbekezdése), mind azon kívül (az említett határozat (145), (146), (204) és (559) preambulumbekezdése). Végül a felperesek részt vettek az FSC végrehajtásával kapcsolatos kapcsolattartásban az AF-fel (a szóban forgó megtámadott határozat (146), (174), (204) és (394) preambulumbekezdése), a Cargoluxszal (a szóban forgó megtámadott határozat (174) és (394) preambulumbekezdése), a Martinairrel (a megtámadott határozat (204) és (394) preambulumbekezdése) és a CPA-val (a megtámadott határozat (295) és (394) preambulumbekezdése).

673 Az előző pontban azonosított több kapcsolatfelvétel érintette mind a szóban forgó nyolc e-mail szerzőjét, azaz a Lufthansát, mind az eljárás alá vont fuvarozók közül legalább négyet, amelyek a címzettjeik között szerepeltek (a megtámadott határozat (145), (146) és (394) preambulumbekezdése).

674 Ami azt a körülményt illeti, hogy a megtámadott határozat (274), (279), (346), (411), (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében ismertetett e-mailek címzettjei között olyan eljárás alá nem vont, illetve eljárás alá vont fuvarozók voltak, amelyek kapacitásfoglalási megállapodást kötöttek a Lufthansával, ez a fenti 463–465. és 475–495. pontban kifejtettekhez hasonló okokból irreleváns.

675 Ami azt a körülményt illeti, hogy a szóban forgó e-mailek csak a 2003 februárja és 2004 szeptembere közötti, valamint a 2005 márciusa és 2005 szeptembere közötti időszakra vonatkoztak, meg kell állapítani, hogy a felperesekkel szemben a megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében hivatkozott bizonyítékok – amint arra a Bizottság az említett preambulumbekezdésben rámutat – a felpereseknek a Lufthansát és más eljárás alá vont fuvarozókat érintő szélesebb körű kartellről való tudomását látszanak alátámasztani, ideértve a vitatott e-maileket megelőző időszakot is. Ez a helyzet többek között a megtámadott határozat

(174) preambulumbekezdésében ismertetett, 2001. január 22-i „baráti találkozóval”, amelynek során megvitatták az FSC szintjének módosítását, és amelyen a Lufthansa, a felperesek, valamint több más eljárás alá vont fuvarozó is részt vett (lásd a fenti 447. pontot). Ugyanez vonatkozik a megtámadott határozat (237) preambulumbekezdésében szereplő e-mailre, amely az FSC alkalmazását illetően mind a felpereseket, mind a Lufthansát és több más eljárás alá vont fuvarozót érintő kapcsolatfelvételre utal.

676 E körülmények között, mivel a felperesek egyébként nem bizonyították, hogy a megtámadott határozat (274), (279), (346), (411), (446), (450), (482) és (495) preambulumbekezdésében ismertetett e-mailek az FSC összehangolásának hihető alternatív magyarázatául szolgálhattak, a Bizottság megállapíthatta, hogy azok elegendő ismerettel szolgálhattak számukra a Lufthansa és más eljárás alá vont fuvarozók közötti összehangolásról.

677 Ezenfelül meg kell jegyezni, hogy több más vitatott kapcsolat, amelyekre a Bizottság a megtámadott határozatban hivatkozik, elegendő ismerettel szolgálhatott a felperesek számára a Lufthansa és más eljárás alá vont fuvarozók közötti összehangolásról. Ez a helyzet többek között a megtámadott határozat (966) preambulumbekezdésében hivatkozott 2005. június 27-i e-mail esetében, amelyben az szerepel, hogy „megállapodtunk, 3,30 DKK AF/KL[M] 2005. július 7-től”. A fenti 647. pontból ugyanis kitűnik, hogy nem az AF által nekik küldött e-mailről van szó, hanem az AF-től származó e-mailről, amelyet a Lufthansa továbbított nekik.

678 Ugyanez a helyzet a 2003. február 17-i e-mail esetében is, amelyre a megtámadott határozat (966) preambulumbekezdése szintén hivatkozik. Ebben az e-mailben a Lufthansa a következőket fejti ki a felpereseknek:

„a múlt héten megtárgyaltak szerint az [FSC-t] 2003.3.3-tól emeljük. Csatoltam a német sajtóközleményt, az angol változat nagyon hamar követi. Amint azt már volt alkalmam észlelni, a [British Airways], KL[M], […] szintén kijött. Úgy hallottam, hogy a [Cargolux], […] és mások is követik majd.”

679 A felperesek állításával ellentétben nem lehet úgy tekinteni, hogy ez az e-mail kizárólag azt tárta fel számukra, hogy a Lufthansa „más fuvarozók lépései vagy a nyilvánosság rendelkezésére álló információk” kapcsán mire számít. Épp ellenkezőleg, az említett levélből kitűnik, hogy a British Airwaystől, a KLM-től és egy másik fuvarozótól eltérően a Cargolux és egy másik fuvarozó még nem közölte szándékait a nyilvánossággal. Ami az „[ú]gy hallottam” megfogalmazás használatát illeti, az azt mutatja, hogy – amint arra a Bizottság rámutat – a Lufthansa nem szorítkozott arra, hogy várakozásairól tájékoztassa a felpereseket.

680 A Bizottság tehát nem követett el hibát, amikor a megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében megállapította, hogy a felperesek kellő tudomással bírtak a Lufthansa és más eljárás alá vont fuvarozók közötti összehangolásról.

681 A Bizottság azt is megalapozottan állapította meg, hogy a felperesek a megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében említett bizonyítékok révén kellő ismerettel rendelkeztek az olyan harmadik országokban tanúsított magatartásokról, amelyekben nem voltak jelen. A megtámadott határozat (889) preambulumbekezdéséből ugyanis kitűnik, hogy az FSC általánosan alkalmazandó intézkedés volt, amely nem egyetlen útvonalra vonatkozott, és amelynek célja az volt, hogy azt világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák (lásd a fenti 277–291. pontot).

Minden gondos gazdasági szereplő, aki tisztában volt ezen összehangolás mértékével, tudott, vagy legalábbis tudnia kellett arról, hogy az kiterjed azokra a harmadik országokra, amelyekben nem folytat tevékenységet.

682 A felperesek által a dán versenyhatóságtól kapott biztosítékok e tekintetben semmilyen segítséget nem jelentenek számukra. A megtámadott határozat (1268) és (1271) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a felperesek azt állítják, hogy e biztosítékok egy olyan határozatból származnak, amelyben a dán versenyhatóság jelezte, hogy a Bizottság „hatásköre kizárólag az [Unión] belüli útvonalakra terjed ki, [az Unió–harmadik ország útvonalakra] pedig nem”. E határozat azonban 2002-ben született. Így tehát megelőzi a Bizottság hatáskörének kiterjesztését az EUMSZ 101. cikknek az Unió–harmadik országok nemzetközi légi közlekedésére való alkalmazására, amelyre a 411/2004 rendelet hatálybalépésével került sor, illetve az EGT-megállapodás 53. cikkének az EGT Unión kívüli része–harmadik országok nemzetközi közlekedésére való alkalmazására, amelyre az EGT-megállapodás XIII. mellékletének (Közlekedés) és 21. jegyzőkönyvének (A vállalkozásokra alkalmazandó versenyszabályok végrehajtásáról) módosításáról szóló, 2005. március 11-i 40/2005 EGT-vegyesbizottsági határozat (HL 2005. L 198., 38. o.) hatálybalépésével került sor. A Bizottság tehát nem követett el hibát, amikor a megtámadott határozat (1271) preambulumbekezdésében úgy ítélte meg, hogy a dán versenyhatóság felperesek által hivatkozott határozata egy „korábbi jogi helyzetre” vonatkozik, amelyre tehát semmilyen jogos bizalmat nem alapíthatnak.

683 A Bizottság tehát helyesen állapította meg, hogy a felperesek a megkövetelt tudomással bírtak az FSC tárgyában a Lufthansa és más eljárás alá vont fuvarozók között, illetve az olyan harmadik országokban folyt összehangolásról, amelyekben ők nem folytattak tevékenységet.

684 Másodszor, az SSC-t illetően a Bizottság a megtámadott határozat (792) preambulumbekezdésében összefoglalta azokat a bizonyítékokat, amelyekre annak megállapítása érdekében támaszkodott, hogy a felperesek közvetlenül részt vettek az egységes és folyamatos jogsértés SSC-vel kapcsolatos összetevőjében. A Bizottság így e bizonyítékokból többek között azt a következtetést vonta le, hogy a felperesek „tudtak az SSC szélesebb körű összehangolásáról, mivel közvetlen kapcsolatot tartott[ak] fenn a versenytársakkal az SSC végrehajtását illetően”.

685 A jelen rész keretében a felperesek nem hoznak fel egyetlen olyan érvet sem, amely ezen érvelés megkérdőjelezésére irányulna. A beadványaikból legfeljebb arra lehet következtetni, hogy azt kifogásolják, hogy a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a felperesek tudomással bírtak az SSC-vel kapcsolatban olyan országokban folytatott összehangolásról, ahol ők nem folytattak tevékenységet.

686 A megtámadott határozat (889) preambulumbekezdéséből azonban kitűnik, hogy az SSC az FSC-hez hasonlóan (lásd a fenti 681. pontot) általánosan alkalmazandó intézkedés volt, amely nem egyetlen útvonalra vonatkozott, és amelynek célja az volt, hogy azt világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák. Tehát minden gondos gazdasági szereplő, aki tisztában volt ezen összehangolás mértékével, tudott, vagy legalábbis tudnia kellett arról, hogy az kiterjed azokra a harmadik országokra, amelyekben nem folytat tevékenységet.

687 A fentiekre tekintettel tehát meg kell állapítani, hogy a felperesek megalapozatlanul róják fel a Bizottságnak, hogy azt állapította meg, hogy elegendő tudomásuk volt az egységes és folyamatos jogsértés SSC-re vonatkozó összetevőinek azon elemeiről, amelyekben nem vettek részt közvetlenül.

688 A felperesek egyetlen más érve sem kérdőjelezheti meg e megállapításokat.

689 Először is, mivel a Bizottság által hivatkozott bizonyítékok elegendő tudomást biztosíthattak a felperesek számára a pótdíjakkal kapcsolatos azon vitatott kapcsolatokról, amelyekben ők közvetlenül nem vettek részt, nem volt szükséges, hogy azokról más eszközökkel is tudomást szerezhessenek, különösen a Lufthansával folytatott megbeszéléseik, versenytársaik piaci magatartásának megfigyelése, illetve akár a „szűk csoport” állítólagos „hálózatához” való tartozás révén.

690 Következésképpen nem róható fel a Bizottságnak, hogy e tekintetben nem vizsgálta meg kifejezetten a felperesek érveit.

691 Másodszor, ami az azon intézkedésekkel kapcsolatos érvet illeti, amelyeket a Lufthansa a versenyszabályok betartása érdekében hozott, mindenekelőtt rá kell mutatni arra, hogy a felperesek nem bizonyítják, hogy azokról a jogsértés időszakában tudomásuk lett volna. Ellenkezőleg, amint azt maguk a felperesek is elismerik a válaszban, „nem tudtak egyetlen olyan e-mailt sem találni, amelyben a [Lufthansa] elküldte volna az FSC bevezetéséről szóló 2000. évi iránymutatásait az [SAS Cargónak]”.

692 Ezt követően rá kell mutatni, hogy az egyetlen bizonyíték, amelyre a felperesek a jelen érv alátámasztása érdekében hivatkoznak, a Lufthansa igazgatótanácsának az FSC bevezetéséről szóló, 1999. december 21-i határozata. Márpedig, amint arra a Bizottság helyesen rámutat, e határozat kizárólag az FSC 1999. december végén történő bevezetésének bejelentésére vonatkozik, és egyáltalán nem bizonyítja a pótdíjak végrehajtását illetően a versenyszabályoknak való megfelelés belső politikáját.

693 Végül és mindenesetre meg kell jegyezni, hogy – amint arra lényegében a Bizottság rámutat – azok a biztosítékok, amelyeket a felperesek a versenyszabályok tiszteletben tartása tekintetében kaphattak, észszerűen nem igazolhatták azt a következtetést, amely szerint a Lufthansa megfelelt a versenyszabályoknak. Főszabály szerint ugyanis a vállalkozások maguk viselik a jogi helyzetük téves értékelésének kockázatát azon általános jogelvnek megfelelően, hogy a jog nem tudása nem mentesít (2015. július 15-i Socitrel és Companhia Previdente kontra Bizottság ítélet, T-413/10 és T-414/10, EU:T:2015:500, 304. pont).

694 A jelen kifogást tehát el kell utasítani.

2) A jutalékfizetés megtagadásáról

695 A felperesek úgy érvelnek, hogy a Bizottság tévesen állapította meg, hogy figyelemmel az egységes és folyamatos jogsértés pótdíjakkal kapcsolatos összetevőiben való részvételükre, észszerűen előre láthatták az eljárás alá vont többi fuvarozónak a jutalékfizetés megtagadására vonatkozó magatartását, és készek voltak vállalni ennek kockázatát. Egyrészt ugyanis a jutalékfizetés megtagadása nem ugyanazt a versenyellenes célt követte, mint a pótdíjak. Másrészt és mindenesetre az egységes és folyamatos jogsértés különböző összetevői céljának azonossága önmagában nem elegendő annak bizonyításához, hogy a felperesek a megkövetelt tudománssal bírtak a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatban.

696 A Bizottság lényegében azt állítja, hogy a felperesek észszerűen előre láthatták a jutalékfizetés megtagadását, és készek voltak vállalni annak kockázatát, azzal az indokkal, hogy az egységes és folyamatos jogsértés különböző összetevői elválaszthatatlanul összekapcsolódnak. A pótdíjak versenyellenes célját ugyanis aláaknázta volna, ha a pótdíjak kapcsán a jutalékok révén az árverseny egy formája valósult volna meg.

697 A Bizottság a viszonválasz szakaszában hozzáteszi, hogy a válasz és annak mellékletei, valamint a megtámadott határozat (680) és (686) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailek azt bizonyítják, hogy a WOW szövetségen belül megvitatták a jutalékfizetést, és hogy a felperesek tudták, vagy tudniuk kellett, hogy ők és a többi fuvarozó nem fizetnek jutalékot a pótdíjak után.

698 Meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat (882) preambulumbekezdésében a Bizottság lényegében úgy ítélte meg, hogy a felperesek az egységes és folyamatos jogsértés három összetevőjéből csak kettőben vettek részt közvetlenül, vagyis az FSC-ben és az SSC-ben. A Bizottság mindazonáltal úgy vélte, hogy a felperesek felelősségre vonhatók az egységes és folyamatos jogsértés harmadik összetevőjéért, vagyis a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos összetevőjéért is. A Bizottság szerint tekintettel az egységes és folyamatos jogsértés ezen összetevőiben való részvételükre, a felperesek „észszerűen előre láthatták a felek közötti, a [jutalékfizetés megtagadására] vonatkozó, kapcsolódó tárgykörre vonatkozó információcserét, és készek voltak vállalni ennek kockázatát”. A viszonválaszban a Bizottság kifejtette, hogy ez azért van így, mert „a pótdíjakkal kapcsolatos összehangolás célkitűzése (a jelen esetben az árverseny elkerülése) nem lenne elérhető, ha a pótdíjak jutalék tárgyát képeznék”.

699 Márpedig ennek során a Bizottság következtetéseit nem konkrét bizonyítékokra alapozta, hanem lényegében csupán vélelmezte, hogy a felpereseknek tudomásuk volt az egységes és folyamatos jogsértésnek a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos összetevőjéről, e jogsértés másik két összetevőjével azonos célja alapján. A fenti 653. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a pótdíjak és a jutalékfizetés megtagadása közötti objektív gazdasági kiegészítő jelleg még bizonyítottsága esetén sem elegendő annak bizonyításához, hogy a felpereseknek észszerűen előre kellett látniuk ez utóbbit.

700 Meg kell tehát állapítani, hogy azok a tényezők, amelyekre a Bizottság a megtámadott határozat (882) preambulumbekezdésében támaszkodott, nem voltak alkalmasak annak bizonyítására, hogy a felperesek a megkövetelt tudomással bírtak a többi eljárás alá vont fuvarozónak a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos versenyellenes tevékenységeiről.

701 Beadványaiban a Bizottság mindazonáltal a közigazgatási eljárás iratai között szereplő három másik bizonyítékra hivatkozott annak bizonyítása érdekében, hogy a felpereseknek tudomásuk volt, vagy tudniuk kellett e tevékenységekről, és készek voltak azok kockázatát elfogadni.

702 E bizonyítékok közül az első a megtámadott határozat (680) preambulumbekezdésében hivatkozott 2005. június 9-i belső e-mail. Ebben az e-mailben a felperesek egyik munkavállalója beszámol annak a beszélgetésnek a tartalmáról, amelyet aznap folytatott „régi kapcsolataival a svájci [Cargo Accounts Settlement Systems (árufuvarozási elszámolási rendszer, a továbbiakban: CASS)] keretében” a szállítmányozók szövetségeinek a pótdíjak utáni jutalékfizetéssel kapcsolatos összehangolt fellépéseiről. Az említett munkavállaló hangsúlyozza, hogy „[a] kérdés egésze versenyjogi szempontból rendkívül érzékeny, és fontos, hogy a WOW [szövetség] ne kollektíven válaszoljon, és a WOW [szövetség] egyes tagjai se adjanak »kollektív« választ”. Az említett munkavállaló szerint „[a] legjobb lenne, ha a CASS, ahogy Svájcban, tanácsot adna a következményeket illetően”.

703 Márpedig a megtámadott határozatban semmi nem utal arra, hogy a CASS Svájcban azt tanácsolta volna a fuvarozóknak, hogy két- vagy többoldalú keretek között állapodjanak meg arról, hogy megtagadják a szállítmányozókkal a jutalékfizetésről folytatott tárgyalásokat, és azt, hogy a pótdíjakra vonatkozó engedményeket biztosítsanak nekik. A megtámadott határozatból az sem következik, hogy a CASS közölt volna a felperesekkel olyan információt, amely arra engedett volna következtetni, hogy a többi eljárás alá vont fuvarozó ilyen módon egyeztetett, vagy ezt tervezi. Éppen ellenkezőleg, a megtámadott határozat (680) preambulumbekezdésében hivatkozott 2005. június 9-i belső e-mailből az tűnik ki, hogy Svájcban kizárólag azt jelezték, hogy először is az árak és a jutalék „a [szállítmányozó] és a [fuvarozó] közötti kétoldalú kérdést” jelentenek, másodszor, hogy egy szállítmányozó nem dönthet egyoldalúan kiigazításokról, harmadszor pedig lényegében azt, hogy a szállítmányozók eljárásának módja jelentős következményekkel járhat.

704 A Bizottság tehát nem tekintheti megalapozottan úgy, hogy a megtámadott határozat (680) preambulumbekezdésében hivatkozott 2005. június 9-i belső e-mail azt látszik bizonyítani, hogy a felperesek a jutalékfizetés megtagadása tekintetében a megkövetelt tudomással bírtak a többi eljárás alá vont fuvarozó által tervezett vagy ténylegesen megvalósított jogsértő magatartásokról.

705 A Bizottság a megtámadott határozat (680) preambulumbekezdésében hivatkozott 2005. június 9-i e-mailt követő belső információcserékből sem következtethet arra, hogy a jutalékfizetés megtagadását a WOW szövetségen belül megvitatták. Épp ellenkezőleg, amint az az ugyanezen preambulumbekezdésben hivatkozott 2005. június 14-i e-mailből kitűnik, a felperesek egyik munkavállalója kizárta ezt a lehetőséget, kijelentve, hogy „[e]zt nem vitathatjuk meg a WOW [szövetségen] belül, hanem az egyes légitársaságokon belül kell megvizsgálni a kérdést”.

706 A második bizonyíték, amelyre a Bizottság beadványaiban támaszkodik annak megállapítása érdekében, hogy a felperesek a megkövetelt tudomással bírtak a többi eljárás alá vont fuvarozó által tervezett vagy ténylegesen megvalósított jogsértő magatartásokról a jutalékfizetés megtagadása tekintetében, egy 2005. december 28-i e-mail. Meg kell jegyezni, hogy ezt az e-mailt a megtámadott határozat (686) preambulumbekezdése ismerteti. Az említett e-mailben a SAC egyik munkavállalója több fuvarozótól – köztük a felperesektől – azt kérdezte, hogy hallottak-e *(„wondered if you have heard”)* a németországi DHL-nek – a frankfurti (Németország) irodája által kapott – újabb közleményéről, amely a pótdíjak utáni jutalék jövőbeli beszedését jelenti be. A SAC munkavállalója hozzáteszi, hogy a közlemény hivatkozik az IATA 805zz. sz. határozatára, kijelenti, hogy bizonytalan abban, hogy miről van szó, és köszönetet mond a címzetteknek észrevételeikért.

707 Az említett e-mail szövegében semmi sem szólítja fel kifejezetten e fuvarozókat arra, hogy állapodjanak meg abban, hogy megtagadják a jutalékfizetést, sem arra, hogy információkat cseréljenek azon üzleti válaszról, amelyet az említett közleményre adni kívánnak.

708 Tekintettel a szóban forgó e-mail által az IATA 805zz. sz. határozatával kapcsolatban kifejtett bizonytalanságokra, elképzelhető, hogy a SAC munkavállalójának kérdései egyszerűen a pótdíjak utáni esetleges jutalékok esedékességére vonatkoztak. Egy másik fuvarozó egy másik munkavállalójának válaszából ugyanakkor arra lehet következtetni, hogy a SAC e-mailje úgy is értelmezhető, hogy az a DHL közleményére adandó üzleti válaszra vonatkozott. Egy 2006. január 3-i belső e-mailben ugyanis ez a munkavállaló megjegyezte, hogy beszélt a Lufthansával, amely többek között azt közölte, hogy „nem fog elfogadni ilyen számlákat”.

709 Ebből következik, hogy a megtámadott határozat (686) preambulumbekezdésében hivatkozott 2005. december 28-i e-mail önmagában nem teszi lehetővé annak bizonyítását, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértésnek a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos összetevőjében. A fenti 344. pontban hivatkozott állandó ítélkezési gyakorlatnak megfelelően mindazonáltal meg kell vizsgálni, hogy más elemekkel együtt ez az e-mail a valószínűsítő körülmények olyan csoportjának minősülhet-e, amely lehetővé tette a Bizottság számára annak megállapítását, hogy ez a helyzet áll fenn (lásd a lenti 711. és 712. pontot).

710 A harmadik bizonyíték, amelyre a Bizottság beadványaiban támaszkodik annak megállapítása érdekében, hogy a felperesek a megkövetelt tudomással bírtak a jutalékfizetés megtagadását illetően az eljárás alá vont többi fuvarozó által tervezett vagy ténylegesen megvalósított jogsértő magatartásokról, az SAS Cargo kifogásközlésre adott válaszának kivonata. E kivonatból kitűnik, hogy 2005. június 10-én a felperesek egyik alkalmazottja a felettesei kifejezett utasításaival szemben e-mailt küldött egy másik fuvarozónak a pótdíjak utáni jutalékokkal kapcsolatban. A Bizottság ugyanakkor annak kijelentésére szorítkozik, hogy az említett kivonat „bizonyítja, hogy a Lufthansa a [felpereseknek] továbbított [a pótdíjak utáni jutalékokra] vonatkozó információkat […], és hogy munkavállaló[juk] arra válaszolt”, anélkül hogy pontosítaná, hogy mely információkról van szó, és *a fortiori* azt sem állítja, hogy azok a szállítmányozóknak adandó esetleges összehangolt válaszra vonatkoztak.

711 E körülmények között, még ha feltételezzük is, hogy e három bizonyíték, amelyekre a Bizottság az eljárás során hivatkozott, figyelembe vehető, nem tekinthető úgy, hogy azok egyenként vagy együttesen értékelve alkalmasak voltak arra, hogy azok alapján a felperesek a megkövetelt tudomással bírjanak a jutalékfizetés megtagadását illetően a többi eljárás alá vont fuvarozó által tervezett vagy ténylegesen megvalósított jogsértő magatartásokról.

712 Az ilyen tudomás bizonyítására alkalmas egyéb komoly, pontos és egybevágó bizonyítékok hiányában meg kell állapítani, hogy a Bizottság hibát követett el, amikor megállapította a felperesek felelősségét az egységes és folyamatos jogsértésnek a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos összetevőjéért. A jelen kifogásnak tehát helyt kell adni, és a megtámadott határozat 1. cikkét meg kell semmisíteni annyiban, amennyiben megállapítja a felperesek felelősségét az egységes és folyamatos jogsértés ezen összetevője tekintetében. A jelen részt az ezt meghaladó részében el kell utasítani.

j) A Bizottság által hivatkozott valószínűsítő körülmények csoportjának általános értékelése során elkövetett hibákra alapított, tizedik részről

713 A felperesek kifejtik, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban anélkül sorolt fel egy sor elszigetelt, egymástól eltérő és helyi magatartást, hogy megvizsgálta volna a közöttük fennálló objektív kapcsolatokat, így hibát követett el, amikor a hivatkozott valószínűsítő körülmények csoportjából azt a következtetést vonta le, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértés FSC-re és SSC-re vonatkozó összetevőiben.

714 Ami az 1999 decembere és 2001 decembere között megvalósult vitatott kapcsolatokat illeti, a Bizottság által figyelembe vett körülmények közül egyesek olyan magatartásoknak felelnek meg, amelyek nem kapcsolódnak az EGT-n belüli közlekedéshez. A többi körülmény nem elegendő annak bizonyításához, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértésben, vagy azért, mert nem bizonyítják a más fuvarozókkal való kapcsolatok fennállását, vagy azért, mert valamely szövetséggel érintett tényekre vonatkoznak, vagy azért, mert nem tartoznak az egységes és folyamatos jogsértés tárgyi, földrajzi vagy időbeli hatálya alá. Egyébiránt a 2004 májusa és 2006

februárja között megvalósult vitatott kapcsolatokra vonatkozó bizonyítékok többsége hatástalan, vagy szövetségek keretében tanúsított jogszerű magatartásokra, illetve a helyi szabályozások által előírt magatartásokra vonatkozik. Mindenesetre elszigetelt és helyi események sorozatáról van szó.

715 Ami az SSC-hez kapcsolódó magatartásokat illeti, azok többsége 2004 májusa előtti. Nem állnak kapcsolatban az EGT-n belüli közlekedéssel, olyan tényeket érintenek, amelyekre szövetség vagy helyi szabályozás vonatkozik, illetve nem bizonyítják a felperesek és más fuvarozók közötti kapcsolatok fennállását. Az egyetlen tény, amely 2004 májusát követően történt, egy szövetség keretében tanúsított jogszerű magatartásra vonatkozik.

716 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

717 A jelen részben a felperesek lényegében azt állítják, hogy a jelen jogalap első–kilencedik részéből kitűnik, hogy a Bizottság által a megtámadott határozat (791) és (792) preambulumbekezdésében hivatkozott valószínűsítő körülmények csoportja összességében értékelve nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértés FSC-re és SSC-re vonatkozó összetevőiben.

718 A jelen ügyben elsősorban az FSC-re vonatkozó magatartásokat illetően a jelen jogalap első–kilencedik részének vizsgálatából kitűnik, hogy a Bizottság által hivatkozott mintegy negyven vitatott kapcsolat közül csak hatot kell figyelmen kívül hagyni a megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében hivatkozott valószínűsítő körülmények csoportjából. Ezek a megtámadott határozat (196), (223), (406), (415), (443) és (517) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvételek.

719 E tekintetben először is meg kell jegyezni, hogy a megtámadott határozat (223) és (517) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok azon 13 vitatott kapcsolat között szerepelnek, amelyek alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az FSC végrehajtását a WOW szövetség tagjai – köztük a felperesek – megtárgyalták. Márpedig, amint az a jelen jogalap második–negyedik részének vizsgálatából kitűnik, a fennmaradó tizenegy kapcsolat elegendő e következtetés megalapozásához.

720 Másodszor meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat (443) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvétel azon három vitatott kapcsolat között szerepel, amelyekre a Bizottság annak megállapítása érdekében támaszkodott, hogy a felperesek az ACCS tagjaival e-maileket váltottak, amelyekben tájékoztatást adtak az általuk tervezett cselekvésről és jövőbeli bejelentéseikről. Márpedig, amint az a jelen jogalap hatodik része negyedik kifogásának vizsgálatából kitűnik, a fennmaradó két kapcsolat elegendő e következtetés megalapozásához.

721 Harmadszor meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat (196), (406) és (415) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok a megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében azon megállapítás alátámasztása érdekében hivatkozott nyolc vitatott kapcsolat közé tartoznak, amely szerint „egyébként más bizonyítékok is léteznek a versenytársakkal való kapcsolatokra vonatkozóan”. Amint az az „egyébként” kifejezés használatából kitűnik, mellékes megállapításról van szó. Ennélfogva, még ha feltételezzük is, hogy a megtámadott határozat (196), (406) és (415) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatok kizárása e megállapítást hibássá teszi, ez nem befolyásolja a megtámadott határozat

(791) preambulumbekezdésében hivatkozott valószínűsítő körülmények csoportjának alkalmasságát arra, hogy adott esetben bizonyítsa a felpereseknek az egységes és folyamatos jogsértés FSC-vel kapcsolatos összetevőjében való részvételét.

722 Mindenesetre meg kell jegyezni, hogy – amint az a jelen jogalap hatodik–nyolcadik részének vizsgálatából kitűnik – az azon megállapítás alátámasztására hivatkozott öt másik kapcsolat, miszerint „egyébként más bizonyítékok is léteznek a versenytársakkal való kapcsolatokra vonatkozóan”, elegendő volt e megállapítás megalapozásához.

723 Negyedszer, a megtámadott határozat (196), (223), (406), (415), (443) és (517) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatokra olyan időszakokban került sor, amelyek vonatkozásában a Bizottság más bizonyítékokkal is rendelkezik azon megállapítás alátámasztására, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértés FSC-vel kapcsolatos összetevőjében, amint az kitűnik különösen a megtámadott határozat (204), (237), (401), (411), (425), (434), (531) és (546) preambulumbekezdéséből.

724 A fentiekből következik, hogy a felperesek által a jelen rész alátámasztása érdekében előadott érvelés nem teszi lehetővé a valószínűsítő körülmények azon csoportjának megkérdőjelezését, amelyre a Bizottság a megtámadott határozat (791) preambulumbekezdésében az egységes és folyamatos jogsértés FSC-vel kapcsolatos összetevőjében való részvételük bizonyítása érdekében hivatkozott.

725 Másodsorban, az SSC-vel kapcsolatos magatartásokat illetően meg kell állapítani, hogy a felperesek által a harmadik jogalap jelen részének alátámasztása érdekében előadott érvelés lényegében az első kilenc részének alapjául szolgáló érvelést ismétli meg annyiban, amennyiben azok az egységes és folyamatos jogsértés SSC-vel kapcsolatos összetevőjére vonatkoznak. Márpedig ezt az érvelést a Törvényszék elutasította.

726 Egyébiránt a megtámadott határozat (618) és (620) preambulumbekezdésében hivatkozott e-maileket illetően a Törvényszék a fenti 338–344. pontban megállapította, hogy azok nem minősülnek közvetlen bizonyítékoknak arra vonatkozóan, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértés SSC-vel kapcsolatos összetevőjében, hanem csupán olyan valószínűsítő körülményeknek minősülnek, amelyeket a Bizottság által a megtámadott határozat (792) preambulumbekezdésében hivatkozott összes többi bizonyítékkal együtt kell értékelni. A megtámadott határozat (618) és (620) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailek a megtámadott határozat (792) preambulumbekezdésében annak alátámasztására hivatkozott kilenc vitatott kapcsolat közé tartoznak, hogy a felperesek a WOW szövetség tagjaival összehangolták az SSC szintjét. Ehhez adódik hozzá az említett határozat (673) preambulumbekezdésében hivatkozott kapcsolatfelvétel. Márpedig, amint az a jelen jogalap negyedik, hatodik és nyolcadik részének vizsgálatából kitűnik, ezek a kapcsolatok elegendőek voltak ahhoz, hogy megállapítható legyen a WOW szövetség tagjai között az SSC szintjén folytatott összehangolás.

727 A felperesek érvelése tehát nem teszi lehetővé a Bizottság által a megtámadott határozat (792) preambulumbekezdésében az egységes és folyamatos jogsértés SSC-vel kapcsolatos összetevőjében való részvételük bizonyítása érdekében hivatkozott valószínűsítő körülmények csoportjának megkérdőjelezését.

728 Ezért el kell utasítani a jelen részt, és ebből következően azt a következtetést kell levonni, hogy – a fenti 562. pontban a 2005. július 20. és 2006. február 14. közötti, az FSC thaiföldi összehangolásában való részvételük tekintetében, valamint a fenti 712. pontban az egységes és folyamatos jogsértésnek a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos összetevőjében való részvételük tekintetében megállapított hibáktól eltekintve – a felperesek nem bizonyították a jelen jogalap keretében, hogy a Bizottság tévesen állapította meg az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételük terjedelmét.

4. Az EUMSZ 266. cikk, a Charta 17. cikke által védett tulajdonhoz való jog és az indokolási kötelezettség megsértésére alapított, negyedik jogalapról

729 A negyedik jogalap, amellyel a felperesek arra hivatkoznak, hogy a megtámadott határozat belső ellentmondásokat tartalmaz, három részből áll, amelyek közül az első az EUMSZ 266. cikk megsértésén, a második a Charta 17. cikke által védett tulajdonhoz való jog megsértésén, a harmadik pedig az indokolási kötelezettség megsértésén alapul.

a) Az EUMSZ 266. cikk megsértésére alapított, első részről

730 A felperesek azt kifogásolják, hogy a Bizottság megsértette az EUMSZ 266. cikket azáltal, hogy nem tette meg a 2015. december 16-i SAS Cargo Group és társai kontra Bizottság ítéletben (T-56/11, nem tették közzé, EU:T:2015:990) foglaltak teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. Így a megtámadott határozat ugyanolyan következetlenségeket tartalmaz, mint amelyeket a Törvényszék az említett ítéletben megállapított, egyrészt az egységes és folyamatos jogsértés fennállásának elmélete, másrészt pedig a jogsértő magatartásban részt vevő különböző fuvarozók felelősségével kapcsolatos ellentmondásos megállapítások között. A felperesek e tekintetben azon eltérő következtetésekre hivatkoznak, amelyekre a Bizottság az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltással kapcsolatban jutott, amelyből a Bizottság az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételük kezdetét vezette le, miközben kizárta azt az említett e-mail-váltásban részt vevő másik két fuvarozó esetében.

731 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

732 Az EUMSZ 266. cikk értelmében az az intézmény, amelynek jogi aktusát megsemmisítették, köteles megtenni a megsemmisítést tartalmazó ítéletben foglaltak teljesítéséhez szükséges intézkedéseket. E kötelezettség csak azon korlátok között értendő, amelyek a megsemmisítést kimondó ítélet végrehajtásának biztosításához szükségesek (2007. november 29-i Olaszország kontra Bizottság ítélet, C-417/06 P, nem tették közzé, EU:C:2007:733, 52. pont).

733 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a megsemmisítést kimondó ítéletnek való megfelelés és ezen ítélet teljes mértékben való végrehajtása érdekében az érintett intézmény nemcsak az ítélet rendelkező részét köteles tiszteletben tartani, hanem az ítélethez vezető és annak szükséges alátámasztását képező indokokat is, mivel ezek nélkül nem lehet megállapítani a rendelkező részben foglaltak pontos értelmét (1988. április 26-i Asteris és társai kontra Bizottság ítélet, 97/86, 99/86, 193/86 és 215/86, EU:C:1988:199, 27. pont; 2003. március 6-i Interporc kontra Bizottság ítélet, C-41/00 P, EU:C:2003:125, 29. pont).

734 Az EUMSZ 266. cikk előírja az érintett intézmény számára annak elkerülését, hogy a megsemmisített aktus helyettesítésére szánt bármely aktust ugyanolyan szabálytalanságok érintsék, mint amelyekre a megsemmisítést kimondó ítélet rámutatott (lásd ebben az értelemben: 2004. április 29-i IPK-München és Bizottság ítélet, C-199/01 P és C-200/01 P, EU:C:2004:249, 83. pont).

735 A 2015. december 16-i SAS Cargo Group és társai kontra Bizottság ügyben hozott ítéletével (T-56/11, nem tették közzé, EU:T:2015:990), a Törvényszék megállapította, hogy a 2010. november 9-i határozat az indokolása és a rendelkező része közötti ellentmondások miatt hibás, mivel az előbbi a kartell által lefedett valamennyi útvonalra vonatkozó egyetlen egységes és folyamatos jogsértést ismertetett, amelyben a 2010. november 9-i határozat 21 címzettje vett részt, míg az utóbbi vagy négy különálló, egységes és folyamatos jogsértést, vagy egyetlen egységes és folyamatos jogsértést jelölt meg, amelyért csak azoknak a fuvarozóknak tudható be a felelősség, amelyek a 2010. november 9-i határozat 1–4. cikkében említett útvonalakon közvetlenül részt vettek az egyes említett cikkek által érintett jogsértő magatartásokban, vagy tudomásuk volt az ezen útvonalakra vonatkozó összejátszásról, amelynek kockázatát elfogadták (lásd a fenti 17. pontot).

736 Ezenkívül a Törvényszék megállapította, hogy a 2010. november 9-i határozat indokolása jelentős belső ellentmondásokat tartalmaz, mivel abban olyan értékelések szerepelnek, amelyek nehezen egyeztethetők össze a rendelkező részben említett valamennyi útvonalra kiterjedő, ugyanezen indokolásban ismertetett egységes kartell fennállásával (2015. december 16-i SAS Cargo Group és társai kontra Bizottság ítélet, T-56/11, nem tették közzé, EU:T:2015:990, 75. pont). Ezen értékelések közé tartozott az, amely szerint egyes fuvarozók esetében a jogsértésben való részvétel kezdő időpontját 2004. május 1-jében határozták meg azzal az indokkal, hogy ez utóbbiak nem vonhatók felelősségre a jogsértésért az EGT-n belüli útvonalak tekintetében, és hogy az 1/2003 rendelet csak ezen időponttól vált alkalmazandóvá az általuk kiszolgált útvonalakra (2015. december 16-i SAS Cargo Group és társai kontra Bizottság ítélet, T-56/11, nem tették közzé, EU:T:2015:990, 76. pont).

737 A jelen ügyben a felperesek nem terjesztenek elő annak bizonyítására irányuló érvet, hogy a fent említett ellentmondásokat a megtámadott határozat átvette. A felperesek pusztán azt jelentik ki, hogy az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételük kezdetét az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltások alapján határozták meg, ellentétben az utóbbiakban részt vevő más fuvarozókkal. Nem fejtik ki, hogy ez a körülmény mennyiben tanúsítja a 2015. december 16-i SAS Cargo Group és társai kontra Bizottság ítéletben (T-56/11, nem tették közzé, EU:T:2015:990) megállapított ellentmondások fennmaradását a megtámadott határozatban, illetve közelebbről, hogy az miként mond ellent a kartell által lefedett valamennyi útvonalra vonatkozó olyan egységes és folyamatos jogsértés megállapításának, amelyben valamennyi eljárás alá vont fuvarozó részt vett.

738 Egyébiránt a felperesek állításával ellentétben a Törvényszék a 2015. december 16-i SAS Cargo Group és társai kontra Bizottság ítélet (T-56/11, nem tették közzé, EU:T:2015:990) 85. pontjában nem mondta ki, hogy a Bizottság elégtelenül indokolta a 2010. november 9-i határozatot, amikor úgy ítélte meg, hogy az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltás a felperesek részvételének bizonyítéka, az ezen információcserékben részt vevő többi fuvarozó részvételének azonban nem. Az említett pontban a Törvényszék a 2010. november 9-i határozat ellentmondásainak következményeit taglalta abban az esetben, ha a rendelkező részét úgy értelmeznék, mint amely négy különálló egységes és folyamatos jogsértést ismertet. A Törvényszék e tekintetben csak azért hivatkozott a felperesek – az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltás kapcsán a Bizottság általi

állítólagos hátrányosan megkülönböztető kezelésre vonatkozó – állítására, hogy ezen ellentmondások következményeit illusztrálja. Amint ugyanis arra a Törvényszék a 2015. december 16-i SAS Cargo Group és társai kontra Bizottság ítélet (T-56/11, nem tették közzé, EU:T:2015:990) 85. pontjában lényegében rámutat, az említett ellentmondások megfosztották a felpereseket attól a lehetőségtől, hogy megértsék, hogy velük szemben a 2010. november 9-i határozat szóban forgó e-mail-váltásokban részt vevő többi címzettje esetében alkalmazottól eltérő bánásmódot alkalmaztak-e, mivel ez utóbbiak nem biztosítottak bizonyos útvonalakat.

739 A felperesek tehát nem bizonyították, hogy a megtámadott határozat sérti az EUMSZ 266. cikket. Következésképpen a jelen részt el kell utasítani.

b) A Charta 17. cikke által védett tulajdonhoz való jog megsértésére alapított, második részről

740 A felperesek előadják, hogy a Bizottság önkényesen és szelektív módon járt el velük szemben, megsértve a Charta 17. cikkében biztosított tulajdonhoz való jogot, amelynek tartalmát és terjedelmét a Charta 52. cikkének (3) bekezdése értelmében az EJEE 1. kiegészítő jegyzőkönyvének 1. cikkével azonosnak kell tekinteni. A bírság velük szembeni kiszabása – önkényes és következetlen jellege miatt – indokolatlanul sérti a tulajdonhoz való jogukat, mivel a Bizottság nem állapította meg a jogsértés egyes elkövetőinek felelősségét, vagy azt rövidebb időszak vonatkozásában tette.

741 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

742 Amint azt a Törvényszék a fenti 424. pontban megállapította, az a körülmény, hogy a felpereshez hasonló helyzetben lévő vállalkozással szemben a Bizottság nem állapította meg jogsértés elkövetését, nem teszi lehetővé az említett felperes vonatkozásában megállapított jogsértés elvetését, amennyiben azt megfelelően bizonyították, amennyiben az uniós bíróság előtt e másik vállalkozás helyzetét illetően nem indult eljárás. Ugyanez vonatkozik arra az esetre is, ha az érintett vállalkozás arra a körülményre hivatkozik, hogy az állítólagosan hasonló helyzetben lévő vállalkozást nem szankcionálták a jogsértésben való részvételének egy része miatt (lásd ebben az értelemben: 2017. március 9-i Samsung SDI és Samsung SDI [Malaysia] kontra Bizottság ítélet, C-615/15 P, nem tették közzé, EU:C:2017:190, 38. pont).

743 Márpedig a jelen rész keretében, ismét a Bizottság 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltásra vonatkozó megállapításaira hivatkozva, a felperesek éppen azt kifogásolják, hogy a Bizottság önkényesen járt el, amikor nem állapította meg az egységes és folyamatos jogsértés egyes elkövetőinek felelősségét, vagy azt rövidebb időszakra állapította meg. A jelen részt tehát el kell utasítani.

744 Mindenesetre azon körülményt illetően, hogy a Bizottság elmulasztotta megállapítani az egységes és folyamatos jogsértés egyes elkövetőinek felelősségét, emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a fenti 463. pontból kitűnik – a vállalkozás jogsértésben való részvétele bizonyításának lehetősége a vele szemben rendelkezésre álló bizonyítékok összességétől függ, amint azt a Bizottság helyesen hangsúlyozza. Ennélfogva a fenti 464. pontból kitűnik, hogy a Bizottság helyesen állapította meg, hogy „nem feltétlenül tulajdonít azonos értéket minden egyes preambulumbekezdésnek […], sem az abban szereplő minden egyes egyedi bizonyítéknak”, és hogy „[a] hivatkozott preambulumbekezdések inkább azon bizonyítékok átfogó összességének részét képezik, amelyekre [a Bizottság] támaszkodik, és amelyeket ebben az összefüggésben kell értékelni”. Ebből az következik, hogy az, hogy valamely, a Bizottság által felelősnek nem vagy kevésbé tartott

vállalkozást említenek bizonyos, a Bizottság által elmarasztalt vállalkozásokkal szemben hivatkozott dokumentumokban, nem elegendő annak megállapításához, hogy az előbbi vállalkozás a szóban forgó jogsértésért való felelősség tekintetében az utóbbiakhoz hasonló helyzetben van.

745 Ebből következik, hogy a Bizottság – anélkül, hogy a megtámadott határozat kapcsán önkényesen járt volna el – tekinthette úgy, hogy a felperesekkel szemben megállapított vitatott kapcsolatok összességének értékelése elegendő azok eljárás alá vonásához, ugyanakkor úgy ítélve meg, hogy nem áll rendelkezésre kellően meggyőző valószínűsítő körülmények csoportja ahhoz, hogy az e kapcsolatok némelyikében részt vevő, eljárás alá nem vont fuvarozókat is eljárás alá vonja.

746 Hasonlóképpen, ami az azon időpontok közötti különbségeket illeti, amelyekben a Bizottság meghatározta a felperesek, illetve az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltásban részt vevő másik két eljárás alá vont fuvarozó jogsértésben való részvételének kezdetét, emlékeztetni kell arra, hogy azon időpont meghatározása, amikor a vállalkozás megkezdte a részvételt a jogsértésben, az érintett időponttal egyidejűleg, azt megelőzően vagy azt követően keletkezett bizonyítékok összességétől függhet (lásd ebben az értelemben: 2015. június 16-i FSL és társai kontra Bizottság ítélet, T-655/11, EU:T:2015:383, 178. pont).

747 A Bizottság tehát – anélkül, hogy a megtámadott határozat kapcsán önkényesen járt volna el – tekinthette úgy, hogy az egyidejűleg keletkezett bizonyítékok összessége elegendő az SAS Consortium felelősségének 1999. december 13-tól kezdődő megállapításához, ugyanakkor úgy vélve, hogy az nem elegendő ahhoz, hogy ugyanazon időponttól kezdődően megállapítsa a két másik, eljárás alá vont fuvarozó felelősségét, amelyek szintén részt vettek az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltásban.

748 Következésképpen nem róható fel a Bizottságnak, hogy egyrészt a felperesek, másrészt pedig a másik két eljárás alá vont fuvarozó tekintetében az egységes és folyamatos jogsértésben való részvétel eltérő kezdő időpontjait vette figyelembe, miközben e fuvarozók mindegyike részt vett az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltásban.

749 Ráadásul, amint arra a Bizottság helyesen rámutat, anélkül, hogy azt vitatnák, az egységes és folyamatos jogsértésben való részvétel kezdő időpontjai a három eljárás alá vont fuvarozó mindegyike esetében az általuk küldött első, felelősséget megalapozó e-mail időpontjának felelnek meg (lásd a megtámadott határozat (135) és (161) preambulumbekezdését), ami a felperesek esetében az 1999. december 13-i e-mail megküldése. Ebből következik, hogy objektív módon igazolhatók az egységes és folyamatos jogsértésben való részvétel kezdetének a Bizottság által a jelen ügyben megállapított különböző időpontjai. Következésképpen a Bizottság e tekintetben tanúsított bármilyen önkényes magatartását ki kell zárni.

750 Ebből következik, hogy a tulajdonhoz való jog megsértésére alapított kifogást, amely teljes egészében a jelen ügyben folytatott eljárások állítólagos önkényes és következetlen jellegén alapult, el kell utasítani.

751 A fentiekre tekintettel a jelen részt el kell utasítani.

c) Az indokolási kötelezettség megsértésére alapított, harmadik részről

752 A felperesek lényegében úgy érvelnek, hogy a Bizottság nem indokolja meg kellőképpen azt a döntését, hogy egyrészt nem állapítja meg az egységes és folyamatos jogsértésben részt vevő egyes fuvarozók felelősségét, másrészt pedig, hogy az egységes és folyamatos jogsértésben való részvétel kezdetének eltérő időpontját állapította meg azon többi eljárás alá vont fuvarozó esetében, amelyek részt vettek az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltásban.

753 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

754 E tekintetben egyrészt a Bizottság azon döntését illetően, hogy nem állapítja meg a jogsértésben részt vevő egyes fuvarozók felelősségét, emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban nem köteles kifejteni azokat az indokokat, amelyek miatt más fuvarozókat nem vont felelősségre az egységes és folyamatos jogsértésért. Valamely aktus indokolásának kötelezettsége ugyanis nem foglalhatja magában azt a kötelezettséget, hogy az azt elfogadó intézménynek indokolnia kelljen, miért nem fogadott el harmadik feleknek címzett más hasonló aktusokat (2004. július 8-i JFE Engineering kontra Bizottság ítélet, T-67/00, T-68/00, T-71/00 és T-78/00, EU:T:2004:221, 414. pont).

755 Márpedig a jelen ügyben a felperesek éppen arra hivatkoznak, hogy a Bizottság elmulasztotta kifejteni, hogy miért nem állapította meg az övéhez hasonló helyzetben lévő vállalkozások felelősségét az egységes és folyamatos jogsértésért.

756 Ebből következik, hogy a jelen érvnek nem lehet helyt adni.

757 Másrészt az indokolási kötelezettségnek az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltás állítólagos következetlen kezeléséből eredő megsértését illetően meg kell állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (1169) preambulumbekezdésében a felperesek jogsértésben való részvételének kezdő időpontját 1999. december 13-ában állapította meg. Ugyanebben a preambulumbekezdésben rögzítette a két másik, az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltásban részt vevő, eljárás alá vont fuvarozó részvételének kezdő időpontját, 2000. szeptember 21-ét, illetve 1999. december 14-ét.

758 Amint az a fenti 749. pontban szerepel, a megtámadott határozatból kitűnik, hogy ezen időpontok az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltásban részt vevő három eljárás alá vont fuvarozó mindegyike esetében az általuk küldött első, felelősséget megalapozó e-mail időpontjának felelnek meg. A megtámadott határozat (1148) preambulumbekezdésében a Bizottság megjelölte ezeket az e-maileket. A felpereseket illetően a megtámadott határozat (135) és (790)–(792) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailekről van szó. Az 1999. december 13-i és 14-i e-mailekben érintett két másik, eljárás alá vont fuvarozó esetében a megtámadott határozat (161) és (717)–(720) preambulumbekezdésében, illetve a megtámadott határozat (135) és (773)–(777) preambulumbekezdésében hivatkozott e-mailekről van szó.

759 Következésképpen mint megalapozatlant el kell utasítani azt az állítást, amely szerint a Bizottság nem indokolta meg megfelelően azt a döntését, hogy a jogsértésben való részvétel kezdő időpontját az 1999. december 13-i és 14-i e-mail-váltásban részt vevő három eljárás alá vont fuvarozó esetében eltérő időpontban állapította meg.

760 A fentiekből következik, hogy a jelen részt, és ennélfogva a negyedik jogalapot teljes egészében el kell utasítani.

5. A felperesekkel szemben kiszabott bírság összegének meghatározása során elkövetett hibákra alapított, ötödik jogalapról

761 A felperesek másodlagosan hivatkoznak az ötödik jogalapra, arra az esetre, ha a Törvényszék arra a következtetésre jutna, hogy a Bizottság jogosan szabott ki velük szemben bírságot. A felperesek e jogalapot lényegében öt részre bontják, amelyek közül az első az eladások értékének meghatározása során elkövetett hibákon, a második az egységes és folyamatos jogsértés súlyának meghatározásával kapcsolatos hibákon, a harmadik az egységes és folyamatos jogsértés időtartamának meghatározásával kapcsolatos hibákon, a negyedik a 2006. évi iránymutatás 28. pontjának a visszaesésre vonatkozó alkalmazásával kapcsolatos hibákon, az ötödik pedig az enyhítő körülmények értékelése során elkövetett hibákon alapul.

a) Az eladások értékének meghatározása során elkövetett hibákra alapított, első részről

762 A felperesek előadják, hogy a Bizottság megsértette a 2006. évi iránymutatás 13. pontját azáltal, hogy az eladások értékébe belefoglalta bizonyos olyan eladásaikat, amelyek nem álltak – közvetlen vagy közvetett – kapcsolatban az egységes és folyamatos jogsértéssel. Először is az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon elért eladásokról van szó, másodszor az „EGT-n kívül” elért eladásokról, harmadszor az olyan útvonalakon elért eladásokról, amelyek nem álltak kapcsolatban azzal a „maroknyi útvonallal”, amelyek vonatkozásában a felperesek helyi és elszigetelt eseményekben vettek részt, negyedszer pedig az árufuvarozási szolgáltatások árának az FSC-től és az SSC-től eltérő összetevőihez kapcsolódó összegekről.

763 A 2006. évi iránymutatás 13. pontjának szövege a következő:

„A kiszabásra kerülő bírságok alapösszegének meghatározásához a Bizottság a jogsértés által közvetlenül vagy közvetve érintett [helyesen: a jogsértéssel közvetlen vagy közvetett összefüggésben lévő], a vállalkozás által az EGT-n belül, az érintett földrajzi területen értékesített áruk és szolgáltatások eladásának értékét alkalmazza. A Bizottság rendszerint a vállalkozásnak a jogsértésben való részvétel utolsó teljes üzleti évében történt eladásait veszi figyelembe.”

764 Amint az az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, e pont célja az, hogy a vállalkozással szemben kiszabott bírság kiszámításának a kiindulópontja egy olyan összeg legyen, amely tükrözi a jogsértés gazdasági jelentőségét és e vállalkozás abban való viszonylagos súlyát (2014. november 12-i Guardian Industries és Guardian Europe kontra Bizottság ítélet, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, 57. pont; 2016. június 28-i Portugal Telecom kontra Bizottság ítélet, T-208/13, EU:T:2016:368, 237. pont).

765 Ily módon, jóllehet az eladások értékének az említett pontban szereplő fogalma kétségkívül nem terjedhet odáig, hogy magában foglalja a szóban forgó vállalkozás által megvalósított olyan eladásokat, amelyek nem tartoznak a kifogásolt kartell alkalmazási körébe, mindazonáltal sértené az e rendelkezés által követett célkitűzést, ha e fogalmat úgy kellene értelmezni, hogy az kizárólag az olyan eladások révén elért forgalomra vonatkozik, amelyek tekintetében megállapítást nyert, hogy azokra e kartell ténylegesen kihatott (2013. július 11-i Team Relocations és társai kontra Bizottság ítélet, C-444/11 P, nem tették közzé, EU:C:2013:464, 76. pont; 2018. február 1-jei Panalpina World Transport (Holding) és társai kontra Bizottság ítélet, C-271/16 P, nem tették közzé, EU:C:2018:59, 30. pont).

766 Az ilyen korlátozás végeredményben azzal járna, hogy mesterségesen csökkentené az adott vállalkozás által elkövetett jogsértés gazdasági jelentőségét, mivel pusztán az a tény, hogy a Bizottság korlátozott számú közvetlen bizonyítékot talált a kartell által ténylegesen érintett eladásokra, azt eredményezné, hogy végül olyan bírságot szabna ki, amely nem áll valós kapcsolatban a szóban forgó kartell alkalmazási körével. A titkosság e jutalma sértené az EUMSZ 101. cikk megsértéseinek üldözésére és hatékony szankcionálására irányuló célkitűzést is, és az ennélfogva nem fogadható el (2013. július 11-i Team Relocations és társai kontra Bizottság ítélet, C-444/11 P, nem tették közzé, EU:C:2013:464, 77. pont).

767 E megfontolások fényében kell elemezni azt a négy hibát, amelyekről a felperesek azt állítják, hogy a megtámadott határozatban az eladások értékének meghatározását érintik.

1) Az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon nyújtott árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalomnak az eladások értékébe való beszámításáról

768 A felperesek azt kifogásolják, hogy a Bizottság az eladások értékébe beleszámította az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon nyújtott árufuvarozási szolgáltatások értékesítését, amely útvonalak tekintetében a Bizottság nem rendelkezett joghatósággal a versenyszabályok megsértésének megállapítására és szankcionálására.

769 A Bizottság azzal válaszol, hogy a felperesek érvelése a megtámadott határozat azon téves értelmezésén alapul, amely szerint az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon állapították meg. A Bizottság kifejti továbbá, hogy a felperesek érvelése tisztán elvont, mivel nem jelölik meg, hogy kiszolgálják-e ezeket az útvonalakat, és adott esetben nem jelölik meg, hogy ebből a forgalmuknak mekkora része származik.

770 A válaszban a Bizottság hozzáteszi, hogy a felpereseknek az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon elért eladásai olyan alacsony szintűek, hogy azoknak az eladások értékéből való kizárása semmilyen hatással nem lenne a bírság összegére.

771 A fenti 763–766. pontból kitűnik, hogy az eladások értéke nem foglalhat magában olyan eladásokat, amelyek közvetlenül vagy közvetve nem tartoznak a szóban forgó jogsértés körébe.

772 E tekintetben a Törvényszék a fenti 251. pontban megállapította, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 1. cikkének 3. pontjában nem állapította meg a felperesek felelősségét az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértéséért az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon. Ezek az útvonalak nem tartoztak az egységes és folyamatos jogsértés körébe. A 2006. évi iránymutatás 13. pontja értelmében véve nem álltak kapcsolatban az egységes és folyamatos jogsértéssel, következésképpen nem szerepeltethetők az eladások értékében.

773 Márpedig a Törvényszék írásbeli és szóbeli kérdéseire adott válaszában a Bizottság elismerte, hogy az eladások értékébe beszámított 262 084 euró összeget a felperesek által 2005-ben az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon nyújtott árufuvarozási szolgáltatások értékesítése után.

774 Ebből következik, hogy – amint azzal a Bizottság a tárgyaláson egyetértett – az eladások értékének a megtámadott határozatban szereplő meghatározása hibás, amennyiben az ezen eladásokat is magában foglalja.

2) Az „EGT-n kívül megvalósított eladásokból” származó forgalomnak az eladások értékébe való beszámításáról és az 50%-os általános csökkentésről

775 A felperesek azt kifogásolják, hogy a Bizottság az eladások értékébe beleszámította az EGT-n kívül megvalósított eladásokból származó forgalmat, amelyet tehát nem a 2006. évi iránymutatás 13. pontja értelmében a jogsértéssel közvetlen vagy közvetett összefüggésben, az EGT-n belüli érintett földrajzi területen értek el. Nem volt elegendő az eljárás alá vont fuvarozóknak az 50%-os általános csökkentést biztosítani ahhoz, hogy tükrözze azt a tényt, hogy a bejövő és kimenő szolgáltatásokat részben az EGT-n kívül nyújtották, és hogy azon kár egy része, amelyet a kartell ezen útvonalak tekintetében okozott, az EGT-n kívül valósult meg.

776 A Bizottság eljárása pontatlan, önkényes, továbbá elégtelen indokolást tartalmaz. A Bizottság így nem határozta meg világosan a bejövő és kimenő szolgáltatások, illetve az állítólagos kár azon részét, amely az EGT-n kívül valósult meg. A megtámadott határozat egyáltalán nem vizsgálja sem azt a helyet, ahol e kár bekövetkezett, sem pedig azt a helyet, ahol a szóban forgó szolgáltatásokat nyújtották. A Bizottság közelebbről nem állapíthatta volna meg, hogy a bejövő szolgáltatások értékesítéséből származó forgalom egyenértékű a kimenő szolgáltatások értékesítéséből származó forgalommal, mivel tudta, hogy a felperesek által a bejövő útvonalakon elért bevételek jóval magasabbak voltak, mint a kimenő útvonalakon elért bevételek.

777 A megtámadott határozat nem tartalmaz elemzést annak megállapítására vonatkozóan sem, hogy a 2006. évi iránymutatás 13. pontjától eltérő megközelítés valamennyi fuvarozó tekintetében egyenlő bánásmódhoz vezethet-e.

778 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

779 Előzetesen meg kell jegyezni, hogy a felperesek nem jelölik meg pontosan azokat az eladásokat, amelyeket szerintük „az EGT-n kívül valósítottak meg”. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a második jogalap keretében a felperesek azt állították, hogy az árufuvarozási szolgáltatások értékesítését „helyileg kezelik”, valamint hogy a „szállítmányozók és a fuvarozók közötti kapcsolatok [az útvonalak] kiindulási pontján zajlanak”, mivel a fuvarozók csak akkor tudnak eleget tenni a szállítmányozók követelményeinek, ha e helyről képesek árukat szállítani.

780 Márpedig meg kell állapítani, hogy a kimenő árufuvarozási szolgáltatások kiindulási pontja fogalmilag az EGT területén belül helyezkedik el. Ezzel szemben a bejövő árufuvarozási szolgáltatások kiindulási pontja fogalmilag az EGT területén kívül található. A felpereseknek az „EGT-n kívül megvalósított” eladásokra való hivatkozását tehát úgy kell értelmezni, hogy az a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítésére vonatkozik.

781 E kérdés tisztázását követően emlékeztetni kell arra, hogy a 2006. évi iránymutatás 13. pontja az érintett vállalkozás áruiból vagy szolgáltatásaiból származó forgalomnak az eladások értékébe való beszámítását ahhoz a feltételhez köti, hogy a szóban forgó eladásokat „a jogsértéssel közvetlen vagy közvetett összefüggésben […] az EGT-n belül, az érintett földrajzi területen” érjék el.

782 A 2006. évi iránymutatás 13. pontja ily módon nem hivatkozik sem az EGT-n belül „megtárgyalt eladásokra”, sem pedig az ott „kiszámlázott eladásokra”, hanem kizárólag az EGT-n belül „elért eladásokra” utal. Ebből következik, hogy az említett pont nem zárja ki, hogy a Bizottság az EGT-n kívül letelepedett ügyfelek részére teljesített eladásokat figyelembe vegye, és nem írja elő az EGT-n belül megtárgyalt vagy kiszámlázott értékesítések figyelembevételét sem. Ellenkező esetben a

jogsértésben részt vevő vállalkozásnak, annak érdekében, hogy ezeket az eladásokat ne vegyék figyelembe az esetleges bírság összegének kiszámításánál – amely így jelentősen alacsonyabb lenne – pusztán arról kellene gondoskodnia, hogy ügyfelei EGT-n kívül letelepedett leányvállalataival tárgyalja meg az értékesítéseket, illetve nekik számlázza ki azokat (lásd ebben az értelemben: 2017. március 9-i Samsung SDI és Samsung SDI [Malaysia] kontra Bizottság ítélet, C-615/15 P, nem tették közzé, EU:C:2017:190, 55. pont).

783 Ami az „EGT-n belül […] [elért] eladás[ok]” fogalmának azon értelmezését illeti, amelyet a felperesek a Bizottság COMP/39406 – „tengeri tömlők”-ügyben hozott határozatából kívánnak levezetni, elegendő arra emlékeztetni, hogy a Bizottság korábbi határozathozatali gyakorlata önmagában nem szolgálhat a versenyjogi bírságok megállapításának jogi hátttereként, mivel utóbbit kizárólag az 1/2003 rendelet, valamint a 2006. évi iránymutatás határozza meg (lásd: 2011. szeptember 9-i Alliance One International kontra Bizottság ítélet, T-25/06, EU:T:2011:442, 242. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), valamint hogy semmiféleképpen sem bizonyított, hogy az e határozat alapjául szolgáló ügy tényállása, az olyan körülmények tekintetében, mint a piacok, a termékek, az országok, a vállalkozások és az érintett időszakok, összehasonlítható volt a jelen ügy tényállásával (lásd ebben az értelemben: 2012. június 29-i E.ON Ruhrgas és E.ON kontra Bizottság ítélet, T-360/09, EU:T:2012:332, 262. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

784 Az említett fogalmat a 2006. évi iránymutatás 13. pontjának céljára tekintettel kell értelmezni. Amint az a fenti 764–766. pontból kitűnik, e cél az, hogy a bírságok kiszámításának kiindulópontjaként olyan összeget vegyenek figyelembe, amely tükrözi többek között a jogsértés gazdasági jelentőségét az érintett piacon, mivel a jogsértés tárgyát képező termékekkel vagy szolgáltatásokkal elért forgalom olyan objektív tényezőnek minősül, amely pontosan mutatja e jogsértés rendes versenyre gyakorolt káros hatásának mértékét (lásd: 2016. június 28-i Portugal Telecom kontra Bizottság ítélet, T-208/13, EU:T:2016:368, 236. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

785 Ily módon annak meghatározása érdekében, hogy az eladásokra a 2006. évi iránymutatás 13. pontja értelmében véve „az EGT-n belül” került-e sor, a Bizottság feladata, hogy olyan kritériumot válasszon, amely tükrözi a valós piaci helyzetet, vagyis amely a leginkább alkalmas arra, hogy felvázolja a kartell által az EGT-n belüli versenyre gyakorolt hatásokat.

786 A megtámadott határozat (1186) és (1197) preambulumbekezdésében a Bizottság jelezte, hogy az eladások értékének kiszámításakor az árufuvarozási szolgáltatások EGT-n belüli útvonalakon, az Unió–harmadik ország útvonalakon, az Unió–Svájc útvonalakon és EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon történő értékesítéséből származó forgalmat vette figyelembe. Amint e határozat (1194) preambulumbekezdéséből kitűnik, az Unió–harmadik ország útvonalakhoz, valamint az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakhoz kapcsolódó eladások magukban foglalták mind az árufuvarozási szolgáltatások kimenő útvonalakon történő értékesítését, mind pedig a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítését.

787 Ugyanebben a preambulumbekezdésben annak igazolása érdekében, hogy az e szolgáltatások értékesítéséből származó forgalmat beszámították az eladások értékébe, a Bizottság utalt arra, hogy figyelembe kell venni azok „egyediségét”. Így többek között megjegyezte, hogy az egységes és folyamatos jogsértés e szolgáltatásokhoz kapcsolódik, valamint hogy a „versenyellenes megállapodások negatív hatást gyakorolhatnak a belső piacra ezek tekintetében”.

788 Márpedig, amint az a fenti 156–237. pontból kitűnik, és ellentétben azzal, amit a felperesek állítanak, előre látható volt, hogy az egységes és folyamatos jogsértés, ideértve azt is, amennyiben a bejövő útvonalakra vonatkozik, jelentős és azonnali hatásokat gyakorol a belső piacon vagy az EGT-n belül, és így alkalmas volt arra, hogy sértse a rendes versenyt az EGT területén. A megtámadott határozat (1194) és (1241) preambulumbekezdésében a Bizottság mindazonáltal elismerte, hogy az EGT–harmadik ország útvonalakon tanúsított vitatott magatartásból eredő „kár” egy része valószínűleg az EGT-n kívül következett be. Azt is hangsúlyozta, hogy e szolgáltatások egy részét az EGT-n kívül nyújtják. Következésképpen a Bizottság a 2006. évi iránymutatás 37. pontjára támaszkodva az EGT–harmadik ország útvonalak tekintetében 50%-kal csökkentette az eljárás alá vont fuvarozókkal szemben kiszabott bírság alapösszegét.

789 E körülmények között annak megállapítása, hogy a Bizottság nem szerepeltethette volna az eladások értékében az ezen útvonalakon elért forgalom 50%-át, azt jelentené, hogy megtiltanák számára, hogy a bírság összegének kiszámításakor figyelembe vegye azokat az eladásokat, amelyek az egységes és folyamatos jogsértés körébe tartoznak, és amelyek ártalmasak lehettek az EGT-n belüli versenyre.

790 A felperesek állításával ellentétben e csökkentés nem jogellenes. Amint az a megtámadott határozat (1241) preambulumbekezdéséből és 1536. lábjegyzetéből kitűnik, a Bizottság az említett csökkentést az iránymutatás 37. pontja alapján alkalmazta, amely felhatalmazza arra, hogy eltérjen az ugyanezen iránymutatásban kifejtett általános módszertől, ha az egyes ügyek egyedisége vagy egy bizonyos ügy esetében az elrettentő hatás elérésének szükségessége ezt indokolja.

791 E tekintetben a bírságot kiszabó határozatot illetően a Bizottságnak indokolással kell szolgálnia többek között a kiszabott bírság összegét, valamint az e tekintetben választott módszert illetően. A határozatában meg kell jelölnie az értékelés azon elemeit, amelyek lehetővé tették számára a jogsértés súlyának és időtartamának megállapítását, anélkül hogy ott köteles lenne részletesebb ismertetést adni, vagy a bírság számítási módjával kapcsolatos számadatokat szerepeltetni. Ki kell fejtenie ugyanakkor, hogy a figyelembe vett tényezőket hogyan súlyozta és értékelte (lásd: 2017. november 10-i Icap és társai kontra Bizottság ítélet, T-180/15 P, EU:T:2017:795, 291. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

792 Amikor a Bizottság – mint a jelen ügyben is – úgy dönt, hogy alkalmazza a 2006. évi iránymutatás 37. pontját, és így eltér az említett iránymutatásban kifejtett általános módszertől, amely iránymutatás révén a bírságok összegének meghatározását illetően korlátozta magát a mérlegelési jogkörének gyakorlásában, az indokolás követelménye még erőteljesebben irányadó. Ennek az indokolásnak annál is inkább pontosnak kell lennie, mivel az említett pont arra szorítkozik, hogy homályosan utal „az egyes ügyek egyediség[ére]”, ezáltal pedig széles mérlegelési mozgásteret biztosít a Bizottságnak arra, hogy kivételesen kiigazítsa az érintett vállalkozásokkal szembeni bírságok alapösszegeit. Ilyen esetben ugyanis még inkább alapvető jelentősége van annak, hogy a Bizottság tiszteletben tartsa az uniós jogrend által a közigazgatási eljárásokban előírt biztosítékokat, köztük az indokolási kötelezettséget (2016. december 13-i Printeos és társai kontra Bizottság ítélet, T-95/15, EU:T:2016:722, 48. pont).

793 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy a Bizottság a 2006. évi iránymutatás általános módszerét alkalmazta a bírság kiszámításának szinte minden szakaszában, és csak azért tért el attól a 37. pont alapján, hogy az alapösszegre az általános 50%-os csökkentést alkalmazza. Azok az indokok, amelyek miatt a Bizottság úgy döntött, hogy ily módon eltér a 2006. évi iránymutatás általános módszerétől, amelyet a bírság alapösszege kiszámításának korábbi szakaszaiban követett, a

megtámadott határozat (1194) és (1241) preambulumbekezdésében szerepelnek. Amint az a fenti 788. pontban már megállapítást nyert, e preambulumbekezdések rögzítik, hogy a szóban forgó szolgáltatások egy részét az EGT-n kívül nyújtották, és hogy az EGT–harmadik ország útvonalakon tanúsított vitatott magatartáshoz kapcsolódó „kár” egy része valószínűleg az EGT-n kívül következett be.

794 Márpedig annak kiemelésével, hogy e körülmények indokolják az alapösszeg 50%-os csökkentését mind a bejövő, mind pedig a kimenő útvonalak vonatkozásában, a Bizottság kellőképpen kifejtette azokat az indokokat, amelyek alátámasztják az 50%-os általános csökkentést, és így lehetővé tette a felperesek számára, hogy megértsék az alkalmazott módszer megalapozottságát, a Törvényszék számára pedig azt, hogy ezt ellenőrizze.

795 Az 50%-os általános csökkentés megalapozottságát illetően meg kell jegyezni, hogy a Bizottsággal szemben nem lehet az önkényességgel kapcsolatos kifogásra hivatkozni. A Bizottság ugyanis megközelítését két objektív szempontra alapította (lásd a fenti 793. pontot), amelyek érvényességét egyébként a felperesek nem is vitatják, vagyis egyrészt az árufuvarozási szolgáltatások fizikai nyújtásának helyszíneire az EGT–harmadik ország útvonalakon, másrészt pedig az egységes és folyamatos jogsértésből eredő kár bekövetkezésének helyeire, amennyiben a jogsértés ezen útvonalakat érintette.

796 Ami e helyek pontos elemzésének állítólagos hiányát illeti, meg kell állapítani, hogy a Bizottság kivételesen kiigazíthatta az alapösszeget, amikor úgy ítélte meg, hogy a két szempont olyan csökkentést indokol, mint amelyet biztosított.

797 A felperesek azon érve, amely szerint nagyobb forgalmat értek el a bejövő útvonalakon, mint a kimenő útvonalakon, e tekintetben nem releváns. Egyrészt ugyanis ez az érv, amely kizárólag a felperesek egyéni helyzetére vonatkozik, nem alkalmas a megtámadott határozat (1194) és (1241) preambulumbekezdésében rögzített azon két szempont téves jellegének bizonyítására, amely általánosabban a bejövő és kimenő árufuvarozási szolgáltatásokra, valamint az egységes és folyamatos jogsértés által utóbbiakkal összefüggésben okozott kárra vonatkozik. Másrészt és mindenesetre az említett érv azt feltételezi, hogy az 50%-os általános csökkentés abból az előfeltevésből indul ki, hogy a releváns forgalom egyenlő mértékben oszlik meg a bejövő és a kimenő útvonalak között, ami a megtámadott határozatból nem tűnik ki.

798 Amennyiben a felperesek azt állítják, hogy a Bizottságnak mindazonáltal e csökkentés százalékos arányát az eljárás alá vont minden egyes fuvarozó forgalmának megoszlása alapján ki kellett volna igazítania, emlékeztetni kell arra, hogy a bírság összegének meghatározása során az eltérő számítási módszerek alkalmazása nem járhat az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésével ellentétes megállapodásban vagy összehangolt magatartásban részt vevő vállalkozások közötti hátrányos megkülönböztetéssel (lásd analógia útján: 2012. július 19-i Alliance One International és Standard Commercial Tobacco kontra Bizottság és Bizottság kontra Alliance One International és társai ítélet, C-628/10 P és C-14/11 P, EU:C:2012:479, 58. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

799 Az eljárás alá vont fuvarozók esetében differenciált számítási módszer alkalmazása a forgalmuknak a bejövő és a kimenő útvonalak közötti megoszlása alapján végeredményben azt jelentené, hogy közülük egyeseket előnyben részesítenének egy olyan ismérv alapján, amely a jogsértés súlya és időtartama szempontjából nem releváns (lásd analógia útján: 2016. szeptember 7-i Pilkington Group és társai kontra Bizottság ítélet, C-101/15 P, EU:C:2016:631, 66. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

800 Egyébiránt, amennyiben a felperesek az eljárás alá vont azon fuvarozókhoz képest alkalmazott egyenlőtlen bánásmódra hivatkoznak, amelyek a kimenő útvonalakon nagyobb forgalmat értek el, mint a bejövő útvonalakon, emlékeztetni kell arra, hogy az egyenlő bánásmód elve az uniós jog általános jogelve, amelyet a Charta 20. és 21. cikke rögzít, és amely megköveteli, hogy hasonló helyzeteket ne kezeljenek eltérő módon, és hogy az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanolyan módon, kivéve ha az ilyen bánásmód objektíven igazolható (lásd: 2014. november 12-i Guardian Industries és Guardian Europe kontra Bizottság ítélet, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, 51. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

801 Mivel a felperesek az egyenlő bánásmód elvének megsértésére hivatkoztak, nekik kell pontosan megjelölniük azokat a hasonló helyzeteket, amelyekről úgy vélik, hogy azokat eltérően kezelték, illetve azokat az eltérő helyzeteket, amelyekről úgy vélik, hogy azokat ugyanúgy kezelték (lásd ebben az értelemben: 2013. április 12-i Du Pont de Nemours [France] és társai kontra Bizottság ítélet, T-31/07, nem tették közzé, EU:T:2013:167, 311. pont).

802 Márpedig a jelen ügyben a felperesek nem jelöltek meg ilyen helyzeteket.

803 Ebből következik, hogy a Bizottság felhasználhatta az EGT–harmadik ország útvonalakon elért forgalom 50%-át – feltéve, hogy e forgalom az EGT-vel összefüggésben álló eladások eredménye volt – olyan objektív tényezőként, amely pontosan mutatja a felperesek vitatott kartellben való részvétele rendes versenyre gyakorolt káros hatásának mértékét (lásd ebben az értelemben: 2014. február 27-i InnoLux kontra Bizottság ítélet, T-91/11, EU:T:2014:92, 47. pont).

804 Márpedig a jelen ügyben ilyen összefüggés áll fenn a bejövő útvonalakat illetően, mivel – amint az a megtámadott határozat (1194) és (1241) preambulumbekezdéséből kitűnik, és amint azt a Bizottság beadványaiban állítja – a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokat részben az EGT-n belül nyújtják. Amint ugyanis a fenti 198. pontban szerepel, az említett szolgáltatások célja éppen az áruk továbbítása harmadik országokból az EGT felé. Amint arra a Bizottság helyesen rámutat, a „fizikai” szolgáltatásuk egy része fogalmilag az EGT-ben történik, ahol ezen áruk szállításának egy része zajlik, és ahol a teherszállító repülőgép leszáll.

805 E körülmények között a Bizottság megalapozottan állapította meg, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítése a 2006. évi iránymutatás 13. pontja értelmében véve az EGT-n belül történt.

806 El kell tehát utasítani a jelen kifogást, és meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem követett el hibát, amikor az eladások értékébe beleszámította a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalom 50%-át.

3) Az árufuvarozási szolgáltatások teljes árának, nem pedig csak a pótdíjaknak az eladások értékébe való beszámításáról

807 A felperesek előadják, hogy a Bizottság megsértette a 2006. évi iránymutatás 13. pontját, amikor az eladások értékébe beleszámította az árufuvarozási szolgáltatások árának azon elemeit, amelyekről nem bizonyította, hogy bármilyen kapcsolatban álltak az egységes és folyamatos jogsértéssel. Közelebbről az FSC-től és az SSC-től eltérő díjakról és pótdíjakról van szó.

808 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

809 Emlékeztetni kell arra, hogy az eladások értékének a 2006. évi iránymutatás 13. pontja értelmében vett fogalma a szóban forgó jogsértés tárgyát képező termékért vagy szolgáltatásért az ügyféllel szemben felszámított, adót nem tartalmazó árat tükrözi (lásd ebben az értelemben: 2009. május 6-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet, T-127/04, EU:T:2009:142, 91. pont; 2013. június 18-i ICF kontra Bizottság ítélet, T-406/08, EU:T:2013:322, 176. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Tekintettel az említett pont által követett és az ugyanezen iránymutatás 6. pontjában megismételt célkitűzésre, amely szerint a vállalkozásra kiszabott bírság összegének kiszámításakor olyan összegből kell kiindulni, amely tükrözi a jogsértés gazdasági jelentőségét és e vállalkozás relatív súlyát a jogsértésben (lásd a fenti 764. pontot), az eladások értékének fogalmát tehát úgy kell értelmezni, hogy az a jogsértés által érintett piacon teljesített eladásokra vonatkozik (lásd: 2018. február 1-jei Kühne + Nagel International és társai kontra Bizottság ítélet, C-261/16 P, nem tették közzé, EU:C:2018:56, 65. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

810 A Bizottság tehát az eladások értékének meghatározásához felhasználhatja azt a teljes árat, amelyet a vállalkozás az érintett áruk vagy szolgáltatások piacán az ügyfeleinek számlázott, anélkül hogy meg kellene különböztetni vagy le kellene vonni ezen ár különböző elemeit aszerint, hogy azokat összehangolták-e, vagy sem (lásd ebben az értelemben: 2018. február 1-jei Kühne + Nagel International és társai kontra Bizottság ítélet, C-261/16 P, nem tették közzé, EU:C:2018:56, 66. és 67. pont).

811 Márpedig, amint arra lényegében a Bizottság rámutat, az FSC és az SSC nem olyan különálló áruk vagy szolgáltatások, amelyek az EUMSZ 101. vagy EUMSZ 102. cikk megsértésének tárgyát képezhetik. Ellenkezőleg, amint az a megtámadott határozat (17), (108) és (1187) preambulumbekezdéséből kitűnik, az FSC és az SSC a szóban forgó szolgáltatások árának csak két eleme.

812 Ebből következik, hogy a felperesek állításával ellentétben a 2006. évi iránymutatás 13. pontjával nem ellentétes, ha a Bizottság figyelembe veszi a szóban forgó szolgáltatásokhoz kapcsolódó eladások teljes összegét anélkül, hogy azt az alkotóelemeire osztaná fel.

813 Ráadásul meg kell jegyezni, hogy a felperesek által javasolt megközelítés azt jelenti, hogy az ár azon elemeit, amelyek nem képezték kifejezetten az eljárás alá vont fuvarozók közötti összehangolás tárgyát, ki kell zárni az eladások értékéből.

814 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy nincs érvényes indok arra, hogy az eladások értékéből kizárják azokat az inputokat, amelyek költsége kívül esik az állítólagos jogsértésben részt vevő felek ellenőrzésén (lásd ebben az értelemben: 2009. május 6-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet, T-127/04, EU:T:2009:142, 91. pont). A felperes állításával ellentétben ugyanez vonatkozik az ár azon elemeire is, amelyek – mint a díjak – nem képezték kifejezetten egyeztetés tárgyát, hanem a szóban forgó termék vagy szolgáltatás eladási árának szerves részét képezik (lásd ebben az értelemben: 2000. március 15-i Cimenteries CBR és társai kontra Bizottság ítélet, 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 és T-104/95, EU:T:2000:77, 5030. pont).

815 Az ettől eltérő döntés azzal a következménnyel járna, hogy arra kötelezné a Bizottságot, hogy egyes esetekben ne vegye figyelembe a bruttó forgalmat, más esetekben azonban igen, egy olyan küszöb függvényében, amelyet nehéz lenne alkalmazni, és amely számtalan megoldhatatlan

jogvitát eredményezne, ideértve a hátrányos megkülönböztetésre való hivatkozásokat is (2011. december 8-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet, C-272/09 P, EU:C:2011:810, 53. pont).

816 A Bizottság tehát a 2006. évi iránymutatás 13. pontjának megsértése nélkül állapította meg a megtámadott határozat (1190) preambulumbekezdésében, hogy a szóban forgó szolgáltatásokhoz kapcsolódó eladások teljes összegét anélkül kell figyelembe venni, hogy azt fel kellene osztani alkotóelemeire.

817 A jelen kifogást tehát el kell utasítani.

4) Az olyan útvonalakon elért eladások értékének beszámításáról az eladások értékébe, amelyek nem álltak kapcsolatban azokkal a helyi és elszigetelt eseményekkel, amelyekben a felperesek egy „maroknyi útvonalon” részt vettek

818 A felperesek azt kifogásolják, hogy a Bizottság a „kiterjedt földrajzi övezetekkel összefüggő” eladások értékét használta, miközben a velük szemben kifogásolt magatartások a legtöbb esetben helyi és elszigetelt események voltak, amelyek legfeljebb egy „maroknyi útvonalat” érintettek.

819 Annál is inkább helyes lenne kizárni az egységes és folyamatos jogsértés körébe nem tartozó eladásokat, mert egyrészt a vitatott magatartás csak kisszámú eladást érintett, mivel a felpereseknek az volt az általános politikája, hogy ugyanazokat a pótdíjakat alkalmazzák, mint a Lufthansa az 1996. évi mentesség tárgyát képező szövetség alapján, másrészt pedig, mert az egységes és folyamatos jogsértés bizonyos elemeinek jogellenessége nem bizonyított. Ez a helyzet többek között azokkal az EGT–harmadik ország útvonalakkal kapcsolatban, amelyek tekintetében a Bizottság nem értékelte a harmadik országok szabályozási rendszereit.

820 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

821 Emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a fentiek összességéből kitűnik – a Bizottság megalapozottan tudta be a felpereseknek az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősséget az EGT-n belüli útvonalakon, az Unió–harmadik ország útvonalakon, az Unió–Svájc útvonalakon és az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon. Ebből következik, hogy az egységes és folyamatos jogsértés ezen útvonalak összességét lefedi, nem pedig pusztán azt a „maroknyi útvonalat”, amelyeken a felperesek állításuk szerint helyi és elszigetelt események kapcsán érintettek voltak.

822 A Bizottság tehát a 2006. évi iránymutatás 13. pontjának megsértése nélkül számíthatta bele az eladások értékébe az EGT-n belüli útvonalakon, az Unió–harmadik ország útvonalakon, az Unió–Svájc útvonalakon és az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon elért eladásokat.

823 A fentiekre tekintettel helyt kell adni az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon végzett árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalomnak az eladások értékébe való beszámítására alapított kifogásnak, és a jelen részt az ezt meghaladó részében el kell utasítani.

b) Az egységes és folyamatos jogsértés súlyának meghatározásával kapcsolatos hibákra alapított, második részről

824 A felperesek úgy érvelnek, hogy a Bizottság megsértette az 1/2003 rendelet 23. cikkének (3) bekezdését, valamint a 2006. évi iránymutatás 19. és 20. pontját, amikor 16%-os túlzott súlyossági együtthatót alkalmazott. A felperesek szerint ugyanis a Bizottság nem vette figyelembe a jelen ügy valamennyi releváns körülményét, amikor meghatározta az egységes és folyamatos jogsértés súlyát. A Bizottság közelebbről nem vette figyelembe a felperesek egyéni felelősségét.

825 A felperesek érvelése lényegében öt kifogásra bontható.

826 Először is a Bizottság tévesen mulasztotta el figyelembe venni azt a tényt, hogy az egységes és folyamatos jogsértés nem terjedt ki a szóban forgó szolgáltatások teljes árára, és hogy a teljes ár két (kisebb) elemének az előbbire gyakorolt bizonyított hatás nélküli összehangolása nyilvánvalóan kevésbé volt súlyos, mint az ár egészének összehangolása a piacra gyakorolt bizonyított hatásokkal.

827 Másodszor, a Bizottság által alkalmazott 16%-os súlyossági együttható az érintett pótdíjak értékének 45–320%-át teszi ki, és így meghaladja a 2006. évi iránymutatás 21. pontjában említett 30%-os maximális küszöbértéket. A pótdíjak ugyanis együttesen 2000 februárja és 2006 februárja között minden évben az érintett eladások összértékének 5–35%-át tették ki.

828 Harmadszor, a megtámadott határozat (1199) preambulumbekezdésében a Bizottság bármilyen indokolás nélkül feltételezte, hogy az egységes és folyamatos jogsértés „káros [volt] az ügyfelek és végső soron a nagyközönség számára”.

829 Negyedszer, az, hogy egyetlen együtthatót alkalmaztak a megtámadott határozat valamennyi címzettjére, ellentétes a büntetések egyéniesítésének elvével és az arányosság elvével. A felpereseknek a megtámadott határozat (1259) preambulumbekezdésében enyhítő körülmények címén nyújtott 10%-os csökkentés nem tükrözi teljes mértékben a felperesek és a többi eljárás alá vont fuvarozó helyzete közötti különbséget.

830 Ötödször, a felperesek magatartásaira a szűk csoporton kívül került sor, és azok általában az ASA-knak megfelelő, harmadik országokban folytatott összehangolásra és a szövetségek keretében tanúsított együttműködésre korlátozódnak. E magatartások nem voltak titkosak, azokat többségükben újságokban vagy interneten közzétették, illetve azokat a versenyhatóságok elé terjesztették vagy jóváhagyták őket.

831 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

832 Az 1/2003 rendelet 23. cikkének (3) bekezdése szerint a bírság összegének meghatározásakor tekintetbe kell venni többek között a jogsértés súlyát.

833 A 2006. évi iránymutatás 19–23. pontja a következőket írja elő:

„19. A bírság alapösszege az eladások értékéhez bizonyos meghatározott mértékben aránylik; az arányszámot a jogsértés súlyosságának függvényében állapítják meg, és a jogsértés éveinek számával szorozzák meg.

20. A súlyt minden egyes jogsértés-típusnál esetenként állapítják meg, valamennyi releváns körülmény figyelembe vételével.

21. Általános szabály szerint az eladások értékének szóban forgó arányát akár 30%-ban is megállapíthatják.

22. Annak eldöntéséhez, hogy az eladások értékének adott esetben alkalmazandó aránya alacsonyabb vagy magasabb legyen ennél a mértéknél [helyesen: e skála alsó vagy felső értékéhez közelítsen], a Bizottság olyan tényezőket fog figyelembe venni, mint például a jogsértés jellege, az érintett felek összesített piaci részesedése, a jogsértés földrajzi kiterjedése, valamint az, hogy a jogsértés megvalósult-e.

23. Az árak rögzítéséről, a piac felosztásáról és a termelés korlátozásáról szóló – általában titkos – horizontális megállapodások természetüknél fogva a legsúlyosabb versenykorlátozások közé számítanak. A versenypolitika elvei jegyében szigorú bírságokat kell ellenük alkalmazni. Ezért az ilyen jellegű jogsértések esetén az eladások arányát általában a legmagasabb szinten állapítják meg.”

834 Az ítélkezési gyakorlat szerint az olyan horizontális megállapodás, amellyel az érintett vállalkozások nem a teljes árban, hanem annak egyik elemében egyeznek meg, a 2006. évi iránymutatás 23. pontja értelmében vett árak rögzítéséről szóló horizontális megállapodásnak minősül, és ennélfogva a legsúlyosabb versenykorlátozások közé tartozik (lásd ebben az értelemben: 2016. február 29-i UTi Worldwide és társai kontra Bizottság ítélet, T-264/12, nem tették közzé, EU:T:2016:112, 277. és 278. pont).

835 Ebből következik, hogy – amint arra a Bizottság a megtámadott határozat (1208) preambulumbekezdésében emlékeztetett – az ilyen megállapodás általában a 2006. évi iránymutatás 21. pontjában említett 0–30%-os skála legmagasabb szintjén elhelyezkedő súlyossági együtthatót érdemel.

836 Az ítélkezési gyakorlat szerint az e skála felső határánál lényegesen alacsonyabb súlyossági együttható nagyon kedvező az ilyen megállapodásban részt vevő vállalkozás számára (lásd ebben az értelemben: 2013. július 11-i Team Relocations és társai kontra Bizottság ítélet, C-444/11 P, nem tették közzé, EU:C:2013:464, 125. pont), és akár pusztán a jogsértés jellegére tekintettel is igazolható (lásd: 2018. szeptember 26-i Philips és Philips France kontra Bizottság ítélet, C-98/17 P, nem tették közzé, EU:C:2018:774, 103. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

837 Márpedig a megtámadott határozat (1199) preambulumbekezdésében a Bizottság kifejezetten megállapította, hogy azok a „megállapodások és/vagy összehangolt magatartások, amelyekre a […] [megtámadott] határozat vonatkozik, különböző árösszetevők rögzítését érint[ették]”.

838 A megtámadott határozat (1199), (1200) és (1208) preambulumbekezdésében a Bizottság ezért helyesen minősítette a vitatott magatartást horizontális ármegállapodásnak vagy gyakorlatnak, még akkor is, ha az „nem terjedt ki a szóban forgó szolgáltatások teljes árára”.

839 A Bizottság ezért jogosan állapította meg a megtámadott határozat (1208) preambulumbekezdésében, hogy a vitatott megállapodások és magatartások a legsúlyosabb versenykorlátozások közé tartoznak, és ezért „a legmagasabb szinten” megállapított súlyossági együtthatót érdemelnek.

840 A Bizottság által a megtámadott határozat (1212) preambulumbekezdésében megállapított 16%-os súlyossági együttható, amely érezhetően alacsonyabb, mint a 2006. évi iránymutatás 21. pontjában említett sáv felső határa, tehát igazolható kizárólag az egységes és folyamatos jogsértés jellegére tekintettel.

841 Meg kell azonban jegyezni, hogy amint az a megtámadott határozat (1209)–(1212) preambulumbekezdéséből kitűnik, a Bizottság nem kizárólag az egységes és folyamatos jogsértés jellegére támaszkodott a 16%-os súlyossági együttható megállapítása érdekében. A Bizottság ily módon e határozatban az eljárás alá vont fuvarozók világszinten, valamint az EGT-n belüli útvonalakon és az EGT–harmadik ország útvonalakon fennálló összesített piaci részesedéseire (az (1209) preambulumbekezdés), a vitatott kartell földrajzi terjedelmére (az (1210) preambulumbekezdés), valamint a vitatott megállapodások és magatartások végrehajtására (az (1211) preambulumbekezdés) hivatkozott.

842 A felperesek azonban a jelen rész keretében nem vitatják e tényezők megalapozottságát a súlyossági együttható meghatározása szempontjából.

843 E körülmények között a felperesek nem állíthatják, hogy a 16%-os súlyossági együttható jogellenes volt.

844 Ezt a következtetést a felperesek egyetlen érve sem kérdőjelezheti meg.

845 Először is, amennyiben a felperesek azt állítják, hogy a Bizottságnak figyelembe kellett volna vennie cselekményeik állítólagos nyilvános jellegét, meg kell jegyezni, hogy érvelésük jogilag és ténybelileg is megalapozatlan. Jogi szempontból emlékeztetni kell arra, hogy a kartell titkos jellege kétségtelenül olyan körülmény, amely fokozhatja annak súlyát. Mindazonáltal a 2006. évi iránymutatás 23. pontja a jogsértés legsúlyosabb versenykorlátozásnak való minősítését nem teszi függővé annak titkos jellegétől. E pont annak kijelentésére szorítkozik, hogy az árak rögzítéséről szóló horizontális megállapodások, amelyek jellegüknél fogva a legsúlyosabb versenykorlátozások közé számítanak, „általában titkos[ak]”. Ebből következik, hogy valamely jogsértés titkos jellege nem elengedhetetlen feltétele annak, hogy a 2006. évi iránymutatás 23. pontja értelmében súlyosnak minősüljön, és hogy ennek megfelelően szankcionálják azt (lásd ebben az értelemben, analógia útján: 2006. december 14-i Raiffeisen Zentralbank Österreich és társai kontra Bizottság ítélet, T-259/02–T-264/02 és T-271/02, EU:T:2006:396, 252. pont).

846 Ennélfogva, még ha feltételezzük is, hogy az bizonyított, a felperesek cselekményeinek titkos jellege nem kérdőjelezheti meg a megtámadott határozat (1212) preambulumbekezdésében megállapított súlyossági együttható jogszerűségét.

847 A Bizottsághoz hasonlóan ugyanis meg kell jegyezni, hogy a felperesek nem szorítkoztak a nyilvános cselekményekben való részvételre. Ellenkezőleg, titkos cselekményekben vettek részt, amelyek közül több is tanúsítja a leplezésre irányuló tevőleges szándékot. Ily módon a megtámadott határozat (144) preambulumbekezdésében a Bizottság egy 2000. januári belső e-mail-váltásra hivatkozik, amelyben a felperesek egyik munkavállalója arra hívta fel kollégáit, hogy „ne hivatkozzanak más fuvarozókra [a finn szállítmányozók szövetségének levelére adott válaszban], mivel ez problémát jelenthet a versenyfelügyeleti hatóságoknál” (lásd a fenti 400. pontot is).

848 Másodszor, amennyiben a felperesek az egységes és folyamatos jogsértés bizonyított hatásainak hiányára hivatkoznak, és arra, hogy a Bizottság elmulasztotta annak bizonyítását, hogy a jogsértés „káros [volt] az ügyfelek és végső soron a nagyközönség számára”, emlékeztetni kell arra, hogy a 17. rendelet 15. cikkének (2) bekezdése és az ESZAK-Szerződés 65. cikkének (5) bekezdése alapján kiszabott bírság megállapításának módszeréről szóló iránymutatás (HL 1998. C 9., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 171. o.) azt írta elő, hogy a jogsértés súlyosságának értékelésénél akkor kell figyelembe venni annak a piacra gyakorolt tényleges hatását, ha az mérhető.

849 Ez a követelmény azonban már nem szerepel a jelen ügyben alkalmazandó 2006. évi iránymutatásban. Ezen iránymutatás tehát nem kötelezi a Bizottságot arra, hogy a bírságkiszabási iránymutatás 19–24. pontjának megfelelően az eladások értékének a súly címén figyelembe vett arányának meghatározása során figyelembe vegye a jogsértés piacra gyakorolt tényleges hatását (lásd ebben az értelemben: 2015. június 16-i FSL és társai kontra Bizottság ítélet, T-655/11, EU:T:2015:383, 539. pont).

850 Az ítélkezési gyakorlat sem írja ezt elő számára, legalábbis ami a „cél általi” versenykorlátozást illeti.

851 A versenyszabályok megsértésének súlyosságát ugyanis számos tényező függvényében kell megállapítani. Ezek között szerepelnek többek között az ügy sajátos körülményei, háttere és a bírságok elrettentő hatása, azonban nincs olyan felsorolás, amely kimerítő vagy kötelező módon tartalmazná a mérlegelendő tényezőket (1996. március 25-i SPO és társai kontra Bizottság végzés, C-137/95 P, EU:C:1996:130, 54. pont; 2005. június 28-i Dansk Rørindustri és társai kontra Bizottság ítélet, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P és C-213/02 P, EU:C:2005:408, 241. pont).

852 A piacra gyakorolt hatások kétségkívül figyelembe vehetők e tényezők között, azonban csak olyan megállapodások, döntések vagy összehangolt magatartások esetén bírnak lényegi jelentőséggel, amelyeknek nem közvetlen célja a verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása, és amelyek így csak tényleges hatásaik következtében tartozhatnak az EUMSZ 101. cikk hatálya alá (2018. december 12-i Servier és társai kontra Bizottság ítélet, T-691/14, fellebbezés alatt, EU:T:2018:922, 1809. pont).

853 Ellenkező esetben a Bizottságot a bírság összege kiszámításának szakaszában olyan kötelezettség terhelné, amely az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 101. cikk alkalmazása kapcsán nem terheli őt, amennyiben a szóban forgó jogsértés versenykorlátozó célra irányul (lásd: 2009. szeptember 3-i Prym és Prym Consumer kontra Bizottság ítélet, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 64. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

854 Márpedig a megtámadott határozat (903) preambulumbekezdésében a Bizottság a vitatott magatartást „cél általi” versenykorlátozásnak minősítette. A felperesek állításával ellentétben tehát nem volt köteles figyelembe venni az egységes és folyamatos jogsértés piacra gyakorolt tényleges hatását.

855 Mindazonáltal, amennyiben a Bizottság a bírság összegének számítása szempontjából helyénvalónak ítéli, hogy a jogsértés által a piacra gyakorolt tényleges hatást figyelembe vegye, nem támaszkodhat pusztán vélelemre, hanem olyan konkrét, hiteles és kielégítő valószínűsítő

körülményekkel kell szolgáltatnia, amelyek lehetővé teszik annak mérlegelését, hogy a jogsértés ténylegesen hogyan befolyásolhatta az említett piacon fennálló versenyt (2009. szeptember 3-i Prym és Prym Consumer kontra Bizottság ítélet, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 82. pont).

856 Ehhez hasonlóan, bár a Bizottságnak a bírság megállapításánál nem kell bizonyítania, hogy a szóban forgó jogsértés az érintett vállalkozások számára jogellenes előnyt biztosított, és adott esetben az ilyen előny hiányát sem kell figyelembe vennie, a jogsértés által okozott jogellenes haszon értékelése releváns lehet, ha a Bizottság éppen erre támaszkodik a súlyossági együttható meghatározása érdekében (lásd ebben az értelemben: 2000. március 15-i Cimenteries CBR és társai kontra Bizottság ítélet, 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 és T-104/95, EU:T:2000:77, 4881. és 4882. pont).

857 A megtámadott határozat (1199) preambulumbekezdésében a Bizottság a súlyossági együttható meghatározásakor megállapította, hogy a vitatott megállapodások és magatartások „az [eljárás alá vont fuvarozók] számára előnyösek voltak, és károsak voltak az ügyfelek és végső soron a nagyközönség számára”. Márpedig e megállapítás alátámasztása érdekében semmilyen bizonyítékra nem hivatkozott.

858 Meg kell azonban jegyezni, hogy a szóban forgó megállapítás nem olyan önálló indok, amelyre a Bizottság az egységes és folyamatos jogsértés súlyosságának értékelése során támaszkodott, hanem azon megfontolások egyike, amelyeket a Bizottság a megtámadott határozat (1199)–(1208) preambulumbekezdésében e jogsértés jellegének értékelése során figyelembe vett. Márpedig e megfontolás nem képezi azon következtetés szükséges alapját, amely szerint az említett jogsértés az árufuvarozási szolgáltatások ára bizonyos elemeinek rögzítésére irányult, és ennélfogva alkalmas volt a 2006. évi iránymutatás 23. pontjában szereplő, a legsúlyosabb versenykorlátozásokra vonatkozó „legmagasabb szint” alsó határán elhelyezkedő súlyossági együttható igazolására. Ennélfogva a jelen érv nem alkalmas arra, hogy megkérdőjelezze a szóban forgó jogsértés jellegének a megtámadott határozatban szereplő értékelését. Következésképpen, mivel a felperesek nem bizonyították, hogy a súlyossági együttható a megtámadott határozatban figyelembe vett egyéb tényezőkre tekintettel nem volt indokolt (lásd a fenti 841. és 842. pontot), el kell utasítani a jelen érvet.

859 Harmadszor, ami azt a kifogást illeti, amely szerint a megállapított súlyossági együttható az érintett pótdíjak értékének 45–320%-át teszi ki, és így meghaladja az eladások értékének a 2006. évi iránymutatás 21. pontjában előírt 30%-os felső határát, elegendő megjegyezni, hogy a felperesek arra a téves előfeltevésre támaszkodnak, amely szerint a Bizottságnak az eladások értékének meghatározásakor kizárólag a pótdíjak összegét kellett volna figyelembe vennie, nem pedig a szóban forgó szolgáltatások teljes árát (lásd a fenti 809–816. pontot).

860 Negyedszer, ami a büntetések egyéniesítése elvének és az arányosság elvének megsértésére, valamint az arra alapított kifogásokat illeti, hogy a Bizottság állítólag elmulasztotta figyelembe venni a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének sajátosságait, emlékeztetni kell arra, hogy a jogsértések súlyosságának értékelésére hatással lévő tényezők között szerepel az egyes vállalkozások magatartása, a kartell létrehozásában játszott szerepük, az abból származó esetleges előnyük, méretük és az érintett termékek értéke, valamint az, hogy az ilyen típusú jogsértések milyen kockázatot jelentenek az Unió célkitűzései szempontjából (lásd: 2017. január 26-i Roca Sanitario kontra Bizottság ítélet, C-636/13 P, EU:C:2017:56, 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

861 Emlékeztetni kell ugyanakkor arra, hogy az ugyanazon jogsértésben részt vevő különböző vállalkozások magatartása közötti esetleges különbségeket nem szükségszerűen a súlyossági együttható meghatározásakor kell figyelembe venni, hanem arra a bírság kiszámításának valamely másik szakaszában – például az alapösszegnek a 2006. évi iránymutatás 28. és 29. pontja szerinti enyhítő és súlyosító körülmények alapján történő kiigazításakor – is sor kerülhet (lásd ebben az értelemben: 2017. január 26-i Roca kontra Bizottság ítélet, C-638/13 P, EU:C:2017:53, 67. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

862 Márpedig a súlyossági együttható meghatározásával összefüggésben a Bizottság a megtámadott határozat (1208) preambulumbekezdésében jelezte, hogy értékelni fogja „azt a tényt, hogy egyes fuvarozók esetleg kisebb szerepet játszottak […] mint lehetséges enyhítő körülményt”. Ily módon az említett határozat (1258) és (1259) preambulumbekezdésében úgy ítélte meg, hogy a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvétele korlátozott jellegű volt, következésképpen enyhítő körülmények címén a bírságuk alapösszegét 10%-kal csökkentette.

863 Ebből következik, hogy a Bizottság nem követett el hibát, amikor nem vette figyelembe a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételét a súlyossági együttható megállapításának szakaszában is. Ami azt a kérdést illeti, hogy elegendő volt-e a bírság összegének 10%-os csökkentése, amelyben a felperesek az enyhítő körülmények értékelése keretében az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételük címén részesültek, e kérdés átfedésben van a jelen jogalap ötödik részével, és azt a Törvényszék annak keretében vizsgálja meg.

864 Ezért a jelen részt szükségképpen el kell utasítani.

c) Az egységes és folyamatos jogsértés időtartamának meghatározásával kapcsolatos hibákra alapított, harmadik részről

865 A felperesek azt kifogásolják, hogy a Bizottság hibát követett el a jogsértés időtartamának meghatározásával kapcsolatban.

866 A felperesek által a jelen rész alátámasztására felhozott érvelés keveredik az általuk a harmadik jogalap alátámasztása érdekében hivatkozott érveléssel. Márpedig, amint az a fenti 353–358. pontból kitűnik, ez az érvelés nem megalapozott.

867 Ezért a jelen részt szükségképpen el kell utasítani.

d) Az alapösszeg visszaesés miatti emelésével kapcsolatos hibákra alapított, negyedik részről

868 A felperesek előadják, hogy a Bizottság tévedett, amikor 50%-kal növelte az SAS Consortiummal és az SAS Cargóval szemben kiszabott bírság alapösszegét annak figyelembevétele érdekében, hogy az SAS Consortium volt az [EUMSZ 101. cikk] és az EGT-Megállapodás 53. cikke szerinti eljárásról (COMP.D.2 37.444 – SAS Maersk Air ügy és COMP.D.2 37.386 – Sun-Air kontra SAS és Maersk Air ügy) szóló, 2001. július 18-i 2001/716/EK bizottsági határozat (HL 2001. L 265., 15. o.) címzettje.

869 A felperesek szerint a 2001/716 határozat egyrészt olyan jogsértésre vonatkozik, amely nem azonos a megtámadott határozatban ismertetett jogsértéssel, és ahhoz nem is hasonlít, másrészt e határozat nem igazolhatja a bírság összegének emelését a 2001. július 18-át, azaz a 2001/716 határozat elfogadását megelőző magatartásokat illetően.

870 Egyébiránt a felperesek előadják, hogy 2002-ben olyan biztosítékokat kaptak a dán versenyhatóságtól, amelyek szerint az uniós hatóságok nem fognak tudni fellépni a hatóságok által jóváhagyott vagy összehangolt, Unió–harmadik ország útvonalakon alkalmazandó árufuvarozási díjakkal szemben. A felperesek azt is előadják, hogy a Bizottság határozathozatali gyakorlatával ösztönözte a fuvarozók közötti szövetségek létrehozását, ami magában foglalja az árak összehangolását.

871 Amint az a 2006. évi iránymutatás 28. pontjából és a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következik, a visszaesést mint súlyosító körülményt az jellemzi, hogy egy vállalkozás ugyanolyan vagy hasonló jogsértést folytat vagy ismétel meg azután, hogy a Bizottság vagy valamely nemzeti versenyhatóság megállapította, hogy e vállalkozás megsértette az EUMSZ 101. vagy az EUMSZ 102. cikk rendelkezéseit (lásd: 2015. március 5-i Bizottság és társai kontra Versalis és társai ítélet, C-93/13 P és C-123/13 P, EU:C:2015:150, 87. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

872 Az ítélkezési gyakorlat szerint a visszaesés megállapítása szempontjából a jogsértések akkor hasonlóak vagy azonos típusúak, ha mindkettő az EUM-Szerződés ugyanazon rendelkezéseinek megsértésében áll (lásd ebben az értelemben: 2007. december 12-i BASF és UCB kontra Bizottság ítélet, T-101/05 és T-111/05, EU:T:2007:380, 64. pont; 2009. május 6-i Outokumpu és Luvata kontra Bizottság ítélet, T-122/04, EU:T:2009:141, 56. pont; 2009. szeptember 30-i Hoechst kontra Bizottság ítélet, T-161/05, EU:T:2009:366, 147. pont).

873 A visszaesés Bizottság általi figyelembevétele azon követelménynek tesz eleget, hogy a versenyszabályok ugyanazon vállalkozás által ismételten elkövetett megsértését meg kell torolni (2010. június 17-i Lafarge kontra Bizottság ítélet, C-413/08 P, EU:C:2010:346, 61. pont), és célja az, hogy magatartásuk megváltoztatására késztesse az olyan vállalkozásokat, amelyek hajlamosak a versenyszabályok megsértésére (2007. február 8-i Groupe Danone kontra Bizottság ítélet, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 39. pont).

874 A visszaesés megállapítása és konkrét jellemzőinek értékelése a Bizottság mérlegelési jogkörébe tartozik a bírságok összegének meghatározása céljából figyelembe veendő tényezők megválasztását illetően (2007. február 8-i Groupe Danone kontra Bizottság ítélet, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 38. pont). E jogkör gyakorlása során a Bizottság minden esetben figyelembe veheti a szóban forgó vállalkozás versenyszabályok megsértésére való hajlamára utaló valószínűsítő körülményeket, beleértve a kérdéses jogsértések között eltelt időt is (2007. február 8-i Groupe Danone kontra Bizottság ítélet, C-3/06 P, EU:C:2007:88, 39. pont). Az ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság nem hagyja figyelmen kívül e jogkör korlátait, amikor a visszaesést súlyosító körülményként veszi figyelembe abban az esetben, ha a második jogsértésre, amely az első jogsértés megállapítása előtt kezdődött, nagy részben nem e megállapítást megelőzően került sor (lásd ebben az értelemben: 2008. július 8-i BPB kontra Bizottság ítélet, T-53/03, EU:T:2008:254, 394–396. pont).

875 A jelen részt az így felidézett megfontolásokra és elvekre tekintettel kell megvizsgálni.

876 Először is, ami az egységes és folyamatos jogsértés és a 2001/716 határozattal szankcionált, a piac felosztására irányuló kartell közötti hasonlóság állítólagos hiányát illeti, meg kell állapítani, hogy e jogsértések mindegyike olyan horizontális kartellre vonatkozik, amelyről a Bizottság megállapította, hogy az sérti az EUMSZ 101. cikket. Következésképpen e jogsértéseket a visszaesés fennállásának megállapítása szempontjából hasonlónak kell tekinteni.

877 E következtetést nem kérdőjelezi meg a felperesek által hivatkozott, az [EUMSZ 101. cikk] értelmében indított eljárásról (COMP/C.37.750/B2 ügy – Brasseries Kronenbourg – Brasseries Heineken ügy) szóló, 2004. szeptember 29-i 2005/503/EK bizottsági határozat (HL 2005. L 184., 57. o.), amelyben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy egy korábbi ármegállapodás nem volt ugyanolyan típusú, mint az említett határozatban szóban forgó fegyverszüneti megállapodás. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ugyanis a Bizottság korábbi határozathozatali gyakorlata önmagában nem szolgál jogi keretként a versenyjogi bírságok kiszabásához, mivel azt kizárólag az 1/2003 rendelet és a 2006. évi iránymutatás határozza meg, és mindenesetre nem bizonyított, hogy az e határozat alapjául szolgáló ügy körülményei összehasonlíthatók voltak a jelen ügy körülményeivel.

878 Másodszor, azzal kapcsolatban, hogy a Bizottság elmulasztott az alapösszeg visszaesés miatti 50%-os emelésének alkalmazása során különbséget tenni, illetve kizárni az egységes és folyamatos jogsértésnek a 2001/716 határozat elfogadását megelőző időszakát, mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy a fenti 871. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a visszaesés mint súlyosító körülmény magában foglalja azt az esetet, amikor a második jogsértés az első jogsértés megállapítását követően folytatódik, ami azt feltételezi, hogy a második jogsértés e megállapítást megelőzően kezdődött. A jelen ügyben ez a helyzet az SAS Consortium és az SAS Cargo egységes és folyamatos jogsértésben való, 1999. december 13-án, illetve 2001. június 1-jén – azaz 2001. július 18-át, a 2001/716 határozat elfogadását megelőzően – kezdődő részvételét illetően.

879 Ezt követően a megtámadott határozat (1244) preambulumbekezdésében a Bizottság a visszaesés jellemzőinek értékelésekor megalapozottan vette figyelembe azt a tényt, hogy a jelen ügyben a felperesek a 2001/716 határozat elfogadását követően majdnem öt évig folytattak hasonló jogsértést. Egyrészt e körülmény azt bizonyítja, hogy az egységes és folyamatos jogsértés nagy része az első jogsértés megállapítása után, és nem azt megelőzően történt, ami megkülönbözteti a jelen ügy tényállását a felperesek által hivatkozott 1999. március 11-i Thyssen Stahl kontra Bizottság ítéletben (T-141/94, EU:T:1999:48) szereplő tényektől. Másrészt arról tanúskodik, hogy a felperesek hajlamosak arra, hogy a versenyszabályok megsértésének velük szembeni megállapításából ne vonják le a megfelelő következtetéseket (lásd ebben az értelemben: 2008. július 8-i Lafarge kontra Bizottság ítélet, T-54/03, nem tették közzé, EU:T:2008:255, 727. pont).

880 Végül meg kell jegyezni, hogy a 2006. évi iránymutatás 28. pontja a visszaesés miatti növelés módszerét illetően nem tesz különbséget aszerint, hogy a visszaesést a jogsértés ismétlődése vagy folytatása jelenti, csupán azt mondja ki, hogy „[a]z alapösszeget minden megállapított jogsértés után 100%-kal emelik fel”. A Bizottság tehát azzal, hogy az alapösszeg egészére nézve visszaesés címén növelési együtthatót alkalmazott, megfelelt a saját maga számára előírt, tájékoztató jellegű magatartási szabályoknak, amelyektől főszabály szerint nem térhet el (lásd ebben az értelemben: 2013. július 11-i Ziegler kontra Bizottság ítélet, C-439/11 P, EU:C:2013:513, 60. pont). Ezzel szemben, noha a 2006. évi iránymutatás 28. pontja nem írja elő annak lehetőségét, hogy visszaesés miatti növelés címén a bírság alapösszegét – adott esetben a jogsértési időszaknak az első jogsértés megállapítását megelőző relatív részének figyelembevétele érdekében – kiigazítsák, nem zárja ki, hogy a növelés mértéke tükrözze e körülmény figyelembevételét.

881 Figyelembe véve a jelen ügy különösen a fenti 840. pontban felidézett körülményeit, a hasonló jogsértés folytatása esetén a visszaesésre vonatkozó szabályozást (lásd a fenti 878. és 880. pontot) és a visszaesés mint súlyosító körülmény alkalmazását megalapozó elrettentési követelményt (lásd a fenti 873. pontot), meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem követett el hibát, amikor 50%-kal növelte az SAS Cargóval és az SAS Consortiummal szemben kiszabott bírság alapösszegét.

882 E következtetést nem kérdőjelezi meg az, hogy a felperesek az ártatlanság vélelme elvének megsértésére hivatkoztak, amelynek alátámasztására semmilyen érvet nem adnak elő.

883 Harmadszor a felperesek a dán versenyhatóságtól kapott biztosítékokra hivatkoznak. Ezt az érvet a Törvényszék a harmadik jogalap keretében már megvizsgálta és elutasította (a fenti 682. pont).

884 Ami a Bizottságnak a fuvarozók közötti, az árak összehangolását is magában foglaló szövetségekre vonatkozó határozathozatali gyakorlatát illeti, emlékeztetni kell arra, hogy a felpereseknek felrótt magatartások nem kizárólag a különböző szövetségek – amelyekhez a felperesek tartoztak – jogszerű célkitűzéseinek a keretébe illeszkedtek. Ami az ilyen célok követésébe illeszkedő magatartásokat illeti, a megtámadott határozat (517) preambulumbekezdésében leírt magatartás kivételével azokat nem tudták be a felpereseknek (lásd a fenti 332. pontot).

885 Következésképpen a jelen részt el kell utasítani.

e) Az enyhítő körülmények figyelembevétele során elkövetett hibákra alapított, ötödik részről

886 A felperesek lényegében azt állítják, hogy a Bizottság megsértette a 2006. évi iránymutatás 29. pontját azzal, hogy az enyhítő körülmények értékelése során nem vette figyelembe az összes releváns tényezőt, és a bírságuk összegét a Bizottság által figyelembe vett enyhítő körülmények címén elégtelen mértékben csökkentette. A felperesek emlékeztetnek arra, hogy a jogsértésben való részvételük korlátozott volt, hogy a pótdíjak összehangolását számos esetben harmadik országok szabályozási rendszerei írták elő, hogy a fuvarozók közötti szövetségek a Bizottság által szorgalmazott gyakorlatot képeztek, valamint hogy a dán versenyhatóság 2002. évi határozata azzal kapcsolatos jogos bizalmat keltett, hogy a harmadik országokban hatályos ASA-k felperesek általi tiszteletben tartása nem tartozik az uniós versenyszabályok hatálya alá.

887 A Bizottság vitatja a felperesek érvelését.

888 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2006. évi iránymutatás 27. pontja úgy rendelkezik, hogy a bírság összegének meghatározásakor a Bizottság figyelembe vehet olyan körülményeket, amelyek az alapösszeg növeléséhez vagy csökkentéséhez vezetnek, valamennyi releváns körülményt figyelembe vevő átfogó jellegű értékelés alapján.

889 A 2006. évi iránymutatás 29. pontja úgy rendelkezik, hogy a bírság alapösszege csökkenthető, ha a Bizottság enyhítő körülményeket állapít meg. E pont példálózó, nem pedig kimerítő jelleggel utal a figyelembe vehető enyhítő körülmények öt típusára, köztük az érintett vállalkozás jogsértésben való részvételének kifejezetten csekély mértékére, valamint a szóban forgó versenyellenes magatartás hatóságok vagy jogszabályok általi engedélyezésére vagy ösztönzésére.

890 Egyrészt a megtámadott határozat (1263) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy semmilyen szabályozási rendszer nem kötelezte az eljárás alá vont fuvarozókat arra, hogy díjaikat összehangolják. Mindazonáltal az említett határozat (1264) és

(1265) preambulumbekezdésében úgy ítélte meg, hogy bizonyos szabályozási rendszerek arra ösztönözhették az eljárás alá vont fuvarozókat, hogy versenyellenes magatartást tanúsítsanak, következésképpen a 2006. évi iránymutatás 29. pontjának megfelelően általános 15%-os csökkentést biztosított nekik.

891 Meg kell jegyezni, hogy a felperesek által ezen értékelés ellen felhozott érvelés egybeesik az általuk a harmadik jogalap hatodik részének alátámasztása érdekében kifejtett érveléssel (lásd a fenti 505–507. pontot). A felperesek ugyanis azt állítják, hogy az általános 15%-os csökkentésnek jelentősebbnek kellett volna lennie, mivel a szóban forgó országok „törvényei és közigazgatási gyakorlata” „nem pusztán »ösztönözte« a pótdíjak összehangolását: számos esetben előírta azt”.

892 E tekintetben először is meg kell jegyezni, hogy a releváns szabályozások vagy ösztönözték a vitatott magatartást az EGT–harmadik ország útvonalakon, amely esetben a bírság összegének csökkentése igazolható a 2006. évi iránymutatás 29. pontja alapján (lásd a fenti 888. és 889. pontot), vagy előírták azt, amely esetben az említett magatartás miatt semmilyen versenyjogi jogsértést nem lehetett volna megállapítani, és szankciót sem lehetett volna kiszabni (lásd ebben az értelemben: 1997. november 11-i Bizottság és Franciaország kontra Ladbroke Racing ítélet, C-359/95 P és C-379/95 P, EU:C:1997:531, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

893 Márpedig, amennyiben a felperesek lényegében azt állítják, hogy számos szabályozási rendszer összehangolást követelt meg, érvelésüket mint hatástalant el kell utasítani, mivel – feltételezve, hogy megalapozott – annak alapján a jogsértés megállapítása lenne téves, nem pedig a 2006. évi iránymutatás 29. pontjának alkalmazása, amelyről a jelen rész keretében szó van.

894 Másodszor és mindenesetre meg kell állapítani, hogy a felperesek érvelése a szóban forgó szabályozási rendszerek téves elemzésén alapul. Amint azt a Törvényszék a fenti 509–563. pontban megállapította, az FSC Thaiföldön 2005. július 20. és 2006. február 14. között történt összehangolását kivéve a felperesek nem bizonyították, hogy a harmadik országokban tanúsított magatartásuk állami kényszerből eredt. Az említett összehangolást illetően a felperesek bizonyították az állami kényszer fennállását. Ez az összehangolás tehát nem tartozik az egységes és folyamatos jogsértés körébe, következésképpen nem alapozhatja meg a felperesekkel szemben szankció alkalmazását. Ebből következően azt nem lehet figyelembe venni olyan enyhítő körülményként, amely a harmadik országok szabályozásának a magatartásukra gyakorolt hatásán alapul.

895 Ami a felperesek részéről az [EUMSZ 101. cikk] alkalmazására vonatkozó eljárásban (COMP/39.188 – „banán” ügy) 2008. október 15-én hozott C(2008) 5955 végleges bizottsági határozatra való hivatkozást illeti, elegendő arra emlékeztetni, hogy önmagában az a tény, hogy a Bizottság adott magatartásra a korábbi határozathozatali gyakorlatában bizonyos csökkentést engedélyezett, nem jelenti azt, hogy valamely későbbi közigazgatási eljárás keretében ugyanilyen arányú csökkentést kell engedélyeznie hasonló magatartás értékelése során (lásd: 2009. május 6-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet, T-127/04, EU:T:2009:142, 140. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Következésképpen a felperesek nem hivatkozhatnak a bírság összegének e másik ügyben nyújtott csökkentésére.

896 E körülmények között meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem követett el hibát, amikor az általános csökkentést 15%-ban állapította meg.

897 Másrészt a megtámadott határozat (1258), (1259), (1268), (1271), (1274), (1278) és (1279) preambulumbekezdésében a Bizottság elutasította a felperesek azon érveit, amelyek az egységes és folyamatos jogsértésben játszott állítólagos passzív szerepükön, a dán versenyhatóság 2002. évi határozatából származó jogos bizalmukon, valamint az egységes és folyamatos jogsértés hatásainak és végrehajtásának korlátozott jellegén alapultak. Ezzel szemben a megtámadott határozat (1258) preambulumbekezdésében a Bizottság 10%-kal csökkentette a bírság alapösszegét a felperesekkel, az Air Canadával és a Lan Cargóval szemben az említett jogsértésben való kifejezetten csekély mértékű részvételük alapján.

898 A felperesek előadják, hogy ezen értékelések három hibát hordoznak, amelyeket a Törvényszék egymást követően fog megvizsgálni.

899 Először is a felperesekkel szemben az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételük alapján nyújtott, a bírságösszeg 10%-os csökkentésének állítólagos elégtelenségét illetően emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat (1258) preambulumbekezdésében a Bizottság a felperesek, a Lan Airlines és az Air Canada egységes és folyamatos jogsértésben való részvétele korlátozott jellegének értékelése során figyelembe vette, hogy a felperesek „nem vettek részt az [említett] jogsértés valamennyi elemében”.

900 A felperesek, a Lan Airlines és az Air Canada egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének mértékét a megtámadott határozat (882) és (883) preambulumbekezdése ismerteti. E preambulumbekezdésekben a Bizottság megállapította, hogy a felperesek, a Lan Airlines és az Air Canada csak az egységes és folyamatos jogsértés három összetevője közül csak egy vagy két összetevőben vettek részt közvetlenül, de felelősségre vonhatók azokért is, amelyekben nem vettek részt közvetlenül, mivel azokról tudomásuk volt, vagy észszerűen előre láthatták őket, és készek voltak elfogadni azok kockázatát.

901 Márpedig a Törvényszék a fenti 698–712. pontban úgy ítélte meg, hogy a Bizottság tévesen tudta be a felpereseknek a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértés azon összetevőjéért, amely a jutalékfizetés megtagadásához kapcsolódik. A Bizottság ebből következően túlbecsülte az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételük mértékét, és ennélfogva jogellenessé tette a megtámadott határozatot, mivel az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételük címén a bírság alapösszegét nem csökkentette 10%-nál nagyobb mértékben.

902 Másodszor, ami a fuvarozók közötti szövetségek mentesítésére irányuló határozathozatali gyakorlatra vonatkozó érvet illeti, azt a Törvényszék a jelen jogalap harmadik részében már megvizsgálta és elutasította (lásd a fenti 367. és 368. pontot).

903 Harmadszor, ami a felperesek által a dán versenyhatóság 2002. évi határozatára alapított jogos bizalomra vonatkozó kifogást illeti, azt a Törvényszék a fenti 682. pontban már megvizsgálta és elutasította.

904 A jelen részt tehát el kell utasítani, kivéve a 901. pontban a felpereseknek az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételük alapján nyújtott 10%-os csökkentést illetően megállapított hibát.

905 A fentiekből következik, hogy a jelen jogalapot el kell utasítani, a fenti 901. pontban megállapított hiba, valamint a 774. pontban megállapított azon hiba kivételével, amely az árufuvarozási szolgáltatásokból származó azon bevételeknek az eladások értékébe való beszámítására vonatkozik, amelyeket a felperesek az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon értek el.

906 A fenti megfontolások összességére tekintettel helyt kell adni a harmadik jogalap hatodik részének, amennyiben az a 2005. július 20. és 2006. február 14. közötti, Thaiföldről az EGT-be irányuló útvonalakra vonatkozik az egységes és folyamatos jogsértés FSC-re vonatkozó összetevője tekintetében, a harmadik jogalap kilencedik részének, amennyiben az a jutalékfizetés megtagadására vonatkozik, az ötödik jogalap első részének, amennyiben az az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakkal kapcsolatos forgalomnak az eladások értékébe való beszámítására vonatkozik, és az ötödik jogalap ötödik részének, amennyiben a Bizottság nem csökkentette a bírság alapösszegét 10%-ot meghaladó mértékben a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvétele címén.

907 Következésképpen meg kell semmisíteni a megtámadott határozat 1. cikke (1) bekezdésének o), p) és q) pontját, (2) bekezdésének o) és p) pontját, (3) bekezdésének o) és p) pontját, valamint (4) bekezdésének o), p) és q) pontját, amennyiben az azt állapítja meg, hogy a felperesek részt vettek az egységes és folyamatos jogsértésnek a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos összetevőjében. Meg kell semmisíteni továbbá a megtámadott határozat 1. cikke (2) bekezdésének o) és p) pontját, valamint (3) bekezdésének o) és p) pontját, amennyiben az a 2005. július 20. és 2006. február 14. között a Thaiföldről az EGT-be irányuló útvonalakon az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését állapítja meg az FSC-vel kapcsolatos összetevő tekintetében.

908 Nem állapítható meg azonban, hogy e jogellenességek a megtámadott határozat egészének megsemmisítését vonhatnák maguk után. Bár a Bizottság értékelési hibát vétett, amikor betudta az egységes és folyamatos jogsértést az SAS-nek és az SAS Cargónak a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos összetevő tekintetében, valamint a 2005. július 20. és 2006. február 14. közötti időszakban a Thaiföldről az EGT-be irányuló útvonalakon az FSC-vel kapcsolatos összetevő tekintetében, meg kell állapítani, hogy a jelen kereset keretében nem nyert bizonyítást, hogy a Bizottság tévesen állapította meg, hogy a felperesek részt vettek e jogsértésben.

909 Végül meg kell semmisíteni a megtámadott határozat 3. cikkének n)–r) pontját azzal az indokkal, hogy az a bírság kiszámításakor az egyrészt a felpereseknek az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételük címén nyújtott 10%-os csökkentést vesz figyelembe, másrészt pedig az eladások értéke kapcsán figyelembe veszi az árufuvarozási szolgáltatásokból származó azon bevételeket, amelyeket a felperesek az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon értek el.

910 A megsemmisítésre irányuló kérelmeket az ezt meghaladó részükben el kell utasítani.

B. A felperesekkel szemben kiszabott bírság összegének módosítására irányuló kérelmekről

911 A felperesek lényegében azt kérik, hogy a Törvényszék gyakorolja korlátlan felülvizsgálati jogkörét annak érdekében, hogy jelentősen csökkentse a velük szemben kiszabott bírság összegét.

912 Előzetesen a keresetlevélből kitűnik, hogy a felperesek a jelen kérelmek alátámasztása érdekében lényegében a megsemmisítés iránti kérelmeik ötödik jogalapjának alátámasztása érdekében felhozott valamennyi érvre kívánnak hivatkozni, és azt kérik a Törvényszéktől, hogy vonja le az általa az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételüket illetően megállapított hibák következményeit.

913 Az első–negyedik érv az eladások értékére vonatkozik (az ötödik jogalap első része):

– első érvükben a felperesek kifejtik, hogy azok az árufuvarozási szolgáltatásokból származó bevételek, amelyeket az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon értek el, nem számíthatók bele az eladások értékébe;

– második érvükben a felperesek előadják, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokból származó forgalmuk nem számítható bele az eladások értékébe;

– harmadik érvükben a felperesek azt állítják, hogy csak a pótdíjak értékét kell figyelembe venni, nem pedig az árufuvarozási szolgáltatások teljes árát;

– negyedik érvükben a felperesek azt kifogásolják, hogy a Bizottság az eladások értékébe beleszámította a vitatott kartellel össze nem függő útvonalakon elért bevételeket.

914 Az ötödik–kilencedik érv a súlyossági együtthatóra vonatkozik (az ötödik jogalap második része):

– ötödik érvükben a felperesek előadják, hogy figyelembe kell venni azt a körülményt, hogy a vitatott kartell kevésbé súlyos és kevésbé káros, mint az egész árra vonatkozó összehangolás;

– hatodik érvükben a felperesek úgy vélik, hogy figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a 16%-os súlyossági együttható a pótdíjak értékének 45–320%-át teszi ki;

– hetedik érvükben a felperesek arra hivatkoznak, hogy figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a vitatott kartell nem okozott kárt a nagyközönségnek;

– nyolcadik érvükkel a felperesek azt állítják, hogy a 16%-os egységes súlyossági együttható nem egyéniesíti megfelelően a helyzetüket;

– kilencedik érvükben a felperesek úgy vélik, hogy figyelembe kell venni azt a tényt, hogy azok a magatartások, amelyekben részt vettek, nyilvánosak voltak, és általánosságban megfeleltek a harmadik országokban alkalmazandó szabályozásnak.

915 Tizedik érvükben a felperesek úgy vélik, hogy figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a kartellben való részvételük nem 1999. december 13-án kezdődött (a negyedik és ötödik jogalap harmadik része).

916 Tizenegyedik érvükkel a felperesek arra hivatkoznak, hogy figyelembe kell venni a visszaesés hiányát (az ötödik jogalap negyedik része).

917 A felperesek által a jelen kérelmek alátámasztására felhozott tizenkettedik–tizenötödik érv az enyhítő körülményekre vonatkozik:

– tizenkettedik érvükkel a felperesek előadják, hogy figyelembe kell venni korlátozott részvételüket a vitatott kartellben;

– tizenharmadik érvükkel a felperesek arra hivatkoznak, hogy a pótdíjak összehangolását számos esetben harmadik országok szabályozási rendszerei írták elő;

– tizennegyedik érvükben a felperesek arra hivatkoznak, hogy figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a fuvarozók közötti szövetségek a Bizottság által támogatott gyakorlatot képeztek;

– tizenötödik érvükben a felperesek úgy vélik, hogy figyelembe kell venni, hogy a dán versenyhatóság 2002. évi határozata azzal kapcsolatos jogos bizalmat keltett, hogy a harmadik országokban hatályos ASA-k felperesek általi tiszteletben tartása nem tartozik az uniós versenyszabályok hatálya alá.

918 A Bizottság a felperesek kérelmeinek elutasítását kéri, és azt kéri, hogy a Törvényszék vonja vissza tőlük az 50%-os és a 15%-os általános csökkentés kedvezményét abban az esetben, ha a Törvényszék úgy ítélné meg, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalmat nem lehetett volna beszámítani az eladások értékébe.

919 Az uniós versenyjogban a jogszerűség vizsgálatát kiegészíti a korlátlan felülvizsgálati jogkör, amelyet az EUMSZ 261. cikknek megfelelően az 1/2003 rendelet 31. cikke ruházott az uniós bíróságra. E jogkör feljogosítja az uniós bíróságot arra, hogy a szankció jogszerűségének egyszerű felülvizsgálatán túl a Bizottság értékelését a sajátjával helyettesítse, és következésképpen a kiszabott bírság vagy kényszerítő bírság összegét törölje, csökkentse vagy növelje (lásd: 2011. december 8-i Chalkor kontra Bizottság ítélet, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 63. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

920 Az 1/2003 rendelet 23. cikkének (3) bekezdése alapján e feladat minden egyes megbírságolt vállalkozás esetén a szóban forgó jogsértés súlyának és időtartamának figyelembevételét feltételezi, többek között az indokolásra, az arányosságra, a szankciók egyéniesítésére, valamint az egyenlő bánásmódra vonatkozó elvek tiszteletben tartása mellett, anélkül hogy az uniós bíróság kötve volna a Bizottság által az iránymutatásokban meghatározott, tájékoztató jellegű szabályokhoz (lásd ebben az értelemben: 2016. január 21-i Galp Energía España és társai kontra Bizottság ítélet, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 90. pont). Hangsúlyozni kell azonban, hogy az EUMSZ 261. cikkben és az 1/2003 rendelet 31. cikkében előírt korlátlan felülvizsgálati jogkör gyakorlása nem egyezik meg a hivatalból való felülvizsgálattal, valamint hogy az uniós bíróságok előtti eljárás kontradiktórius. Az imperatív jogalapok kivételével, amelyeket a bíróságnak hivatalból kell megvizsgálnia, a felperesnek kell ennélfogva felhoznia a vitatott határozattal szembeni jogalapokat, és neki kell bizonyítékokat előterjesztenie e jogalapok alátámasztása érdekében (2011. december 8-i Chalkor kontra Bizottság ítélet, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 64. pont).

921 Így a felperes feladata, hogy megjelölje a megtámadott határozat vitatott elemeit, e tekintetben kifogásokat fogalmazzon meg, és olyan bizonyítékokat terjesszen elő, amelyek a kifogásai megalapozottságának bizonyítására alkalmas komoly valószínűsítő körülményeknek minősülhetnek (2011. december 8-i Chalkor kontra Bizottság ítélet, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 65. pont).

922 A Charta 47. cikke értelmében vett korlátlan felülvizsgálat követelményeinek a bírság tekintetében történő teljesítéséhez az uniós bíróság az EUMSZ 261. és EUMSZ 263. cikkben foglalt hatásköreinek gyakorlása során köteles megvizsgálni minden, annak bizonyítására irányuló jogi, illetve ténybeli kifogást, hogy a bírság összege nem felel meg a jogsértés súlyának és időtartamának (lásd: 2014. december 18-i Bizottság kontra Parker Hannifin Manufacturing és Parker-Hannifin ítélet, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, 75. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2017. január 26-i Villeroy & Boch Austria kontra Bizottság ítélet, C-626/13 P, EU:C:2017:54, 82. pont).

923 Végül, a bírság összegének meghatározása céljából az uniós bíróság feladata, hogy saját maga értékelje az ügy körülményeit és a szóban forgó jogsértés jellegét (2016. január 21-i Galp Energía España és társai kontra Bizottság ítélet, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 89. pont), valamint hogy figyelembe vegyen minden ténybeli körülményt (lásd ebben az értelemben: 2009. szeptember 3-i Prym és Prym Consumer kontra Bizottság ítélet, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 86. pont), adott esetben olyan kiegészítő információkat is beleértve, amelyeket a Bizottság bírságot kiszabó határozata nem említett (lásd ebben az értelemben: 2000. november 16-i Stora Kopparbergs Bergslags kontra Bizottság ítélet, C-286/98 P, EU:C:2000:630, 57. pont; 2011. július 12-i Fuji Electric kontra Bizottság ítélet, T-132/07, EU:T:2011:344, 209. pont).

924 A jelen ügyben a Törvényszék feladata, hogy korlátlan felülvizsgálati jogkörében eljárva a felek által a jelen kérelmek alátámasztása érdekében előadott érvelésre tekintettel meghatározza az általa legmegfelelőbbnek ítélt bírság összegét, tekintettel többek között a megsemmisítés iránti kérelmek alátámasztása érdekében hivatkozott jogalapok vizsgálata keretében tett megállapításokra és a releváns ténybeli körülmények összességére.

925 A Törvényszék úgy véli, hogy a felperesekkel szemben kiszabandó bírság összegének meghatározása érdekében nem célszerű eltérni a Bizottság által a megtámadott határozatban követett számítási módszertől, amelyről előzetesen nem állapította meg, hogy jogellenes, amint az az ötödik jogalap vizsgálatából kitűnik. Ugyanis, jóllehet a bíróság feladata, hogy korlátlan felülvizsgálati jogköre keretében a bírság összegének megállapítása érdekében maga értékelje az ügy körülményeit és a szóban forgó jogsértés típusát, a korlátlan felülvizsgálati jogkör gyakorlása a kiszabott bírságok összegének megállapítása során nem járhat az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe, illetve az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző megállapodásban vagy összehangolt magatartásban részt vevő vállalkozások közötti hátrányos megkülönböztetéssel. Továbbá a bírságkiszabási iránymutatásból eredő iránymutatások főszabály szerint e jogköre gyakorlása során alkalmasak arra, hogy eligazítsák az uniós bíróságot, mivel a Bizottság e bírságkiszabási iránymutatást használta az azon határozatban szankcionált többi vállalkozással szemben kiszabott bírság összegének kiszámítására, amely határozatot e bíróságnak felül kell vizsgálnia (lásd ebben az értelemben: 2012. december 6-i Bizottság kontra Verhuizingen Coppens ítélet, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 80. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

926 E körülmények között mindenekelőtt meg kell jegyezni – különösen a Bizottság által a Törvényszék részéről 2021. január 12-én, március 2-án és április 12-én feltett kérdésekre adott válaszokban szolgáltatott pontosításokra tekintettel –, hogy a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az eladások összértéke az SAS Consortium esetében 17 739 806 euró, az SAS Cargo és az SAS esetében pedig 238 196 616 euró volt. Ezek az értékek magukban foglalták az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon elért 262 084 euró bevételt is, amelyről a Törvényszék a fenti 768–774. pontban megállapította, hogy nem tartoznak az egységes és folyamatos jogsértés körébe. E bevételeket tehát a felperesek első érvének megfelelően ki kell zárni az eladások értékéből.

927 A felperesekkel szemben megállapított, 2004 májusát megelőző jogsértési időszak tekintetében, amint azt a Bizottság is tette a megtámadott határozat (1197) preambulumbekezdésében, az EGT-n belüli útvonalak és az Unió–Svájc útvonalak vonatkozásában kizárólag azon államokat figyelembe véve kell alapul venni az eladások értékét – amely 17 112 706 eurót, illetve 627 100 eurót tesz ki –, amelyek már 2004 májusa előtt az EGT-Megállapodás szerződő felei, illetve az Unió tagjai voltak.

928 Egyébiránt meg kell jegyezni, hogy a harmadik érv, amely az árufuvarozási szolgáltatások teljes árának az eladások értékébe való beszámítására vonatkozik, a felperesek által a megsemmisítés iránti kérelem alátámasztása érdekében hivatkozott ötödik jogalap első része keretében felhozott harmadik kifogásra utal vissza. Márpedig a Törvényszék a fenti 807–817. pontban megvizsgálta és elutasította ezt a kifogást, és a felperesek által e kifogás alátámasztására felhozott érvelésben semmi nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy az árufuvarozási szolgáltatások teljes árának beszámítása az eladások értékébe az eladások nem megfelelő értékének megállapításához vezethetett. Épp ellenkezőleg, az árufuvarozási szolgáltatások ára pótdíjaktól eltérő elemeinek az eladások értékéből való kizárása az egységes és folyamatos jogsértés gazdasági jelentőségének mesterséges minimalizálását jelentené.

929 A második érvet illetően, amely a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalomnak az eladások értékébe való beszámítására vonatkozik, meg kell jegyezni, hogy az a felperesek által a megsemmisítés iránti kérelem alátámasztása érdekében hivatkozott ötödik jogalap első része keretében felhozott második kifogásra utal vissza. Márpedig a Törvényszék a fenti 775–806. pontban megvizsgálta és elutasította ezt a kifogást, és az annak alátámasztására felhozott érvelésben semmi nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalom beszámítása az eladások értékébe az eladások nem megfelelő értékének megállapításához vezethetett. Épp ellenkezőleg, a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalomnak az eladások értékéből való kizárása megakadályozná azt, hogy a felperesekkel szemben olyan bírságot szabjanak ki, amely megfelel a vitatott kartellben való részvételük által a rendes versenyre gyakorolt káros hatásnak (lásd ebben az értelemben: 2016. június 28-i Portugal Telecom kontra Bizottság ítélet, T-208/13, EU:T:2016:368, 236. pont).

930 A negyedik, a vitatott kartellel össze nem függő útvonalakon elért bevételeknek az eladások értékébe történő beszámítására vonatkozó érv – amint az a megsemmisítés iránti kérelmek vizsgálatából kitűnik (lásd a fenti 818–822. pontot) – azon a téves előfeltevésen alapul, hogy a Bizottság megalapozatlanul tudta be a felpereseknek az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősséget az EGT-n belüli útvonalakon, az Unió–harmadik ország útvonalakon, az Unió–Svájc útvonalakon és az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon. Következésképpen azt el kell utasítani.

931 Ennek megállapítását követően a Bizottság részéről a Törvényszék által 2021. április 12-én feltett kérdésre adott válaszokból kitűnik, hogy az eladások fenti 926. és 927. pontban hivatkozott értékeiben nem szerepel a kizárólag Dánián, Svédországon, illetve Norvégián belül kiszolgált útvonalakon (a továbbiakban: belső útvonalak) a felperesek által elért forgalom.

932 Amikor a Törvényszék e kizárásnak az egyenlő bánásmód elvével és a 2006. évi iránymutatás 13. pontjával való összeegyeztethetőségéről tett fel kérdést, a Bizottság egyrészt megjegyezte, hogy a 2010. november 9-i határozatot követő ítélkezési gyakorlat szerint a fenti 931. pontban hivatkozott kizárt bevételek valóban az e pont értelmében vett, a jogsértéssel közvetlen vagy közvetett összefüggésben megvalósított eladások közé tartoznak. Másrészt jelezte, hogy lehetséges, hogy az ilyen „belső eladásokat” nem vonta le az eladásoknak az eljárás alá vont többi fuvarozó esetében alkalmazott értékéből, mivel a közigazgatási eljárás során nem hívta fel őket arra, hogy ezt tegyék meg, amikor a bírság összegének kiszámítása céljából a forgalmukról intézett hozzájuk kérdést, és mivel e fuvarozók – a felperesek kivételével – nem hivatkoztak válaszaikban arra, hogy úgy döntöttek, hogy az említett „belső eladásaikat” kizárják.

933 Ugyanakkor a Bizottság lényegében úgy véli, hogy a Törvényszéknek korlátlan felülvizsgálati jogköre esetleges gyakorlása során nem kell figyelembe vennie a felperesek által a belső útvonalakon elért forgalmat, mivel a felperesekkel szemben kiszabott bírság e forgalom figyelmen kívül hagyása mellett is továbbra is megfelelő és arányos marad. Ezenkívül az eljárás alá vont többi fuvarozó, amely a közigazgatási eljárás során a Bizottsággal közölt forgalmi adatokba esetlegesen belefoglalta ezeket a belső eladásokat, nem tehet szert előnyre a harmadik személy javára elkövetett jogellenes magatartás folytán.

934 A felperesek, amikor felhívták őket, hogy reagáljanak a Bizottság válaszára, a Bizottsághoz hasonlóan úgy érveltek, hogy nem kell az eladásaik értékébe beleszámítani a belső útvonalakon elért forgalmukat. Egyrészt az eljárás alá vont többi fuvarozó hátrányára nem áll fenn egyenlőtlen bánásmód, mivel ez utóbbiak, amelyek a közigazgatási eljárás során nem hivatkoztak „belső eladásokra”, nem voltak a felperesekkel összehasonlítható helyzetben. Másrészt kizárólag a Lufthansával fennálló mentesített kétoldalú együttműködésnek volt „hatása” az általuk a belső útvonalakon nyújtott szolgáltatásokra. A felperesek ezenkívül a Bíróságnak az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke alkalmazására vonatkozó eljárásban (COMP/39462 – „szállítmányozás” ügy) 2012. március 28-án hozott C(2012) 1959 final bizottsági határozattal kapcsolatban hozott ítéleteire hivatkoznak.

935 A jelen ügyben a megtámadott határozat 1. cikkének (1) bekezdése megállapítja az eljárás alá vont fuvarozók felelősségét az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének az EGT-n belüli repülőterek közötti útvonalak tekintetében történő megsértéséért. E cikk (2)–(4) bekezdésétől eltérően, amely bekezdések szükségszerűen nemzetközi jellegű útvonalakra vonatkoznak, az (1) bekezdés szövege úgy értendő, mint amely lefed minden, repülőterek közötti útvonalat, feltéve hogy mind a kiindulási hely, mind a célállomás az EGT-ben található. Ebből az következik, hogy az 1. cikk (1) bekezdése mind a tagállamok közötti, illetve az EGT-Megállapodásban szerződő felek közötti útvonalakon, mind az egyetlen tagállamon vagy egyetlen szerződő félen belül kiszolgált útvonalakon tanúsított magatartásokra vonatkozik.

936 E körülmények között az eljárás alá vont fuvarozók által az egyetlen tagállamon belül vagy egyetlen szerződő félen belül kiszolgált útvonalakon elért forgalom nyilvánvalóan az egységes és folyamatos jogsértés körébe tartozik, és nem értékelnék helyesen a jogsértés gazdasági jelentőségét és az eljárás alá vont egyes fuvarozók által e tekintetben játszott szerepet, ha e forgalmat nem kellene figyelembe venni a bírság összegének kiszámítása során.

937 Egyébiránt rá kell mutatni arra, hogy a Bizottság által a közigazgatási eljárás során az eljárás alá vont fuvarozókhoz intézett információkérések, amelyek többek között az EGT-n belüli útvonalakon elért forgalmuk megismerésére irányultak, „azon útvonalak[ra vonatkoznak], amelyek esetében mind a kiindulási hely, mind a célállomás repülőterei az EGT-n belül helyezkedtek el”, anélkül hogy pontosította volna, hogy ezek az útvonalak szükségképpen határokon átnyúlóak voltak. A megtámadott határozat (1197) preambulumbekezdésében a Bizottság az eladások értékét illetően megállapítja, hogy „[az EGT-n belüli] forgalom az EGT-Megállapodásban akkor szerződő félként részt vevő [28 országból 18] országon belül valósul meg”, valamint hogy „[az Unió–Svájc] forgalom az akkori [25] tagállamból [15] és Svájc közötti útvonalakon valósul meg”. Az egyik esetben a „belül” kifejezés, a másik esetben pedig a „közötti” kifejezés használata a Bizottság azon szándékára utal, hogy az első esetben ne tegyen különbséget a belső útvonalak és a határokon átnyúló útvonalak között, mert ellenkező esetben azt emelte volna ki, hogy az EGT-n belüli forgalom a szerződő felek „közötti” útvonalakon valósult meg.

938 A fenti értelmezés a Bizottságnak az eljárás alá vont fuvarozók által értelmezett szándékát tükrözi, amit megerősít az a tény is, hogy a felperesek a közigazgatási eljárás során kifejezetten azt állították, hogy a belső útvonalakon elért eladásokat ki kell zárni az EGT-n belüli útvonalakon elért eladásaik értékéből. A belső útvonalak kizárására irányuló e kérelemnek ugyanis csak akkor van értelme, ha főszabály szerint elfogadott, hogy az EGT-n belüli útvonalak azokat magukban foglalják.

939 Ebből következik, hogy az eljárás alá vont fuvarozók által az EGT-n belüli útvonalakon egy és ugyanazon szerződő félen belül elért forgalmat – amint azt a Bizottság állítja, figyelmetlenségből – nem vették figyelembe az eladások értékében. E forgalom szerepelt a Bizottság által a közigazgatási eljárás során kért elemek között, az eladásoknak a Bizottság által a megtámadott határozatban az általa követett módszer alapján felhasznált értékének részét képezte, és tükrözte az egységes és folyamatos jogsértés földrajzi kiterjedését, amint az a megtámadott határozat 1. cikkének (1) bekezdéséből kitűnik.

940 Ezért a Törvényszéknek – a megtámadott határozat ellen keresetet benyújtó, eljárás alá vont fuvarozók közötti egyenlő bánásmód biztosítása érdekében is – a fenti 926. és 927. pontban hivatkozott eladások értékébe vissza kell építenie a felperesek által a belső útvonalakon elért forgalmat, amely 7 991 282 eurót tesz ki.

941 Ezt követően rá kell mutatni, hogy a megtámadott határozat (1198)–(1212) preambulumbekezdésében kifejtett indokok alapján az egységes és folyamatos jogsértés 16%-os súlyossági együtthatót érdemel.

942 Az ötödik–kilencedik érv nem bizonyítja ennek ellenkezőjét. Ezek az érvek lényegében a felperesek által a megsemmisítés iránti kérelem alátámasztása érdekében hivatkozott ötödik jogalap második része keretében felhozott kifogásokra utalnak vissza. Márpedig a Törvényszék a fenti 824–864. pontban megvizsgálta és elutasította ezt a részt, és semmi nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy ezek az érvek 16%-nál alacsonyabb súlyossági együtthatót indokolnának.

943 Közelebbről az egységes és folyamatos jogsértés által a nagyközönségre gyakorolt hatás állítólagos hiányát illetően, amelyre a jelen kérelem alátámasztására felhozott hetedik érv utal, hozzá kell tenni, hogy a bírság összege nem tekinthető nem megfelelőnek kizárólag azért, mert nem tükrözi azt a gazdasági kárt, amelyet a szóban forgó jogsértés okozott vagy okozhatott (2016. február 29-i Schenker kontra Bizottság ítélet, T-265/12, EU:T:2016:111, 287. pont). Ez az érv tehát nem indokolja a súlyossági együttható csökkentését.

944 Ezzel szemben a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a súlyossági együtthatót csökkenteni kell annak figyelembevétele érdekében, hogy a Thaiföldről az EGT-be irányuló útvonalakon 2005. július 20. és 2006. február 14. között az FSC-vel kapcsolatban történt összehangolás az FSC tekintetében nem sértette meg az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét. Ez ugyanis az említett összetevő hatókörének csökkenését eredményezi. Mivel ez a csökkentés korlátozott időtartamra szól, és nem érinti az EGT-ből Thaiföldre érkező járatokat, a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy annak figyelembevétele érdekében a súlyossági együtthatót elegendő 16%-ról 15,7%-ra csökkenteni.

945 A kiegészítő összeget illetően emlékeztetni kell arra, hogy a 2006. évi iránymutatás 25. pontja azt írja elő, hogy függetlenül attól, hogy a vállalkozás milyen hosszú időszakon keresztül vett részt a jogsértésben, a Bizottság az alapösszegbe beépít egy olyan összeget, mely az eladások értékének 15 és 25%-a között mozog, annak érdekében, hogy a vállalkozásokat elrettentsék attól, hogy

árrögzítésről, piacfelosztásról és termeléskorlátozásról szóló horizontális megállapodásokat kössenek. E pont pontosítja, hogy annak eldöntésére, hogy adott esetben az eladások értékének mekkora hányada alkalmazandó, a Bizottság figyelembe fog venni bizonyos – főként ugyanezen iránymutatás 22. pontjában meghatározott – tényezőket. E tényezők azok, amelyeket a Bizottság a súlyossági együttható meghatározása során figyelembe vesz, és amelyek magukban foglalják a jogsértés jellegét, az érintett felek összesített piaci részesedését, a jogsértés földrajzi kiterjedését, valamint azt, hogy a jogsértés megvalósult-e.

946 Az uniós bíróság ebből azt a következtetést vonta le, hogy még ha a Bizottság nem is fejt ki konkrét indokolást az eladások értékének a kiegészítő összeg tekintetében használt aránya kapcsán, a jogsértés súlyának értékelésénél felhasznált tényezők elemzésére való puszta utalás elegendő e tekintetben (2015. július 15-i SLM és Ori Martin kontra Bizottság ítélet, T-389/10 és T-419/10, EU:T:2015:513, 264. pont).

947 A megtámadott határozat (1219) preambulumbekezdésében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy „a kiegészítő összeg tekintetében alkalmazandó százalékarányt” az „ügy sajátos körülményeire” és a súlyossági együttható meghatározásához figyelembe vett szempontokra tekintettel „16%-ban kell megállapítani”.

948 Ebből következik, hogy a megtámadott határozat (1198)–(1212) preambulumbekezdésében és a fenti 944. pontban kifejtett indokokra tekintettel a Törvényszék úgy véli, hogy a 15,7%-os kiegészítő összeg megfelelő.

949 Ezenkívül a Bizottság által alkalmazott, a megtámadott határozat (1221)–(1229) preambulumbekezdéséből kitűnő módszert kell alkalmazni a három felperesre alkalmazott kiegészítő összeg számítására.

950 Egyébiránt a megtámadott határozat (1214)–(1217) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a Bizottság a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének időtartama alapján a következő szorzótényezőket vette figyelembe:

– az SAS esetében 4 és 5/12, az SAS Cargo esetében 4 és 8/12, az SAS Consortium esetében pedig 4 az EGT-n belüli útvonalakon;

– az SAS és az SAS Cargo esetében 1 és 9/12 az Unió–harmadik ország útvonalakon;

– az SAS és az SAS Cargo esetében 3 és 8/12, az SAS Consortium esetében pedig 1 és 6/12 az Unió–Svájc útvonalakon;

– az SAS és az SAS Cargo esetében 8/12 az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon.

951 Mivel a Törvényszék nem állapított meg hibát az egységes és folyamatos jogsértés időtartamának meghatározását illetően, következésképpen köteles elutasítani a tizedik érvet, és az előző pontban kifejtett szorzótényezőket alkalmazni.

952 A bírság alapösszegét ezért az SAS Consortium esetében 19 953 394,43 euróban, az SAS Cargo esetében 92 200 925,36 euróban, az SAS esetében pedig 93 345 061,65 euróban kell megállapítani.

953 Ami az 50%-os általános csökkentést illeti, nem lehet helyt adni a Bizottság arra irányuló kérelmének, hogy azt a felperesek tekintetében vonják vissza. Amint az ellenkérelemből kitűnik, e kérelem azt feltételezi, hogy a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalmat nem lehetett volna az eladások értékében figyelembe venni. Márpedig a Törvényszék a fenti 929. pontban elutasította ezt.

954 Ezért az alapösszeget az 50%-os általános csökkentés alkalmazása után – amely csak annyiban érinti az alapösszeget, amennyiben az az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakra és az Unió–harmadik ország útvonalakra vonatkozik (lásd a megtámadott határozat (1241) preambulumbekezdését) –, amelyet a felperesek nem vitattak eredményesen a megsemmisítés iránti kérelmek keretében, és amely nem helytelen, kerekítés után az SAS Consortium esetében 19 900 000 euróban, az SAS Cargo esetében 65 000 000 euróban, az SAS esetében pedig 65 000 000 euróban kell megállapítani. E tekintetben a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy ezt az alapösszeget lefelé kell kerekíteni az első két számjegyre, kivéve azokat az eseteket, amikor ez a csökkentés a kerekítés előtti összeg több mint 2%-át teszi ki, amely esetben ezt az összeget az első három számjegyre kell kerekíteni. E módszer objektív, lehetővé teszi a megtámadott határozattal szemben keresetet benyújtó, eljárás alá vont valamennyi fuvarozó számára, hogy csökkentésben részesüljön, és elkerülje az egyenlőtlen bánásmódot (lásd ebben az értelemben: 2014. február 27-i InnoLux kontra Bizottság ítélet, T-91/11, EU:T:2014:92, 166. pont).

955 A visszaesés hiányára vonatkozó tizenegyedik érvet illetően emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (1243)–(1245) preambulumbekezdésében visszaesés miatt 50%-kal növelte az SAS Cargóval és az SAS Consortiummal szemben a bírság alapösszegét. Márpedig a felperesek érvelése egybemosódik a megsemmisítés iránti kérelmek alátámasztása érdekében hivatkozott ötödik jogalap negyedik részének alátámasztására felhozott érveléssel, amelyet a Törvényszék a fenti 868–885. pontban megvizsgált és elutasított, és semmi nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy a felperesek visszaeső magatartása a bírság alapösszegének 50%-nál alacsonyabb emelését indokolná.

956 Végül, ami a bírság alapösszegének kiigazítását illeti, emlékeztetni kell arra, hogy a felperesek általános 15%-os csökkentésben részesültek, amelynek megfelelő jellegét a megsemmisítés iránti kérelmek alátámasztása érdekében hivatkozott ötödik jogalap ötödik része keretében, valamint a tizenharmadik–tizenötödik érv keretében vitatják. Márpedig ezek az érvek egybemosódnak az ötödik jogalap ötödik részében kifejtett érvekkel, amelyeket a Törvényszék a fenti 886–904. pontban megvizsgált és elutasított, és azokban semmi nem indokolja a bizonyos szabályozási rendszerek, illetve releváns gyakorlatok vagy biztosítékok által jelentett ösztönzés címén történő további csökkentést. Ezzel szemben a fenti 953. pontban kifejtettekhez hasonló okok miatt nem lehet helyt adni a Bizottság e csökkentés kedvezményének visszavonására irányuló kérelmének.

957 Egyébiránt a megtámadott határozat (1258) és (1259) preambulumbekezdésében a Bizottság a felperesekkel szemben a bírság alapösszegét 10%-kal csökkentette az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételük alapján, amelyet a felperesek a jelen kérelem alátámasztására előadott tizenkettedik érvük keretében elégtelennek tartanak. Márpedig emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság tévesen tudta be a felpereseknek a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértés jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos összetevőjéért, következésképpen túlbecsülte az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételük mértékét. Következésképpen nem volt megfelelő e címen csak 10%-os csökkentésben részesíteni a felpereseket.

958 E körülmények között, tekintettel arra a korlátozott időtartamra, amely alatt az eljárás alá vont fuvarozók összehangolást folytattak a jutalékfizetés megtagadása tárgyában, figyelemmel az egységes és folyamatos jogsértés egészének időtartamára, a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvétele címén 21%-os csökkentés a megfelelő.

959 Ellenben a Törvényszék úgy véli, hogy a megtámadott határozat (196), (223), (406), (415), (443) és (517) preambulumbekezdésében ismertetett kapcsolatok kizárása a valószínűsítő körülmények csoportjából nem indokol a felpereseknek ezen az alapon nyújtott további csökkentést. E kapcsolatok az FSC-vel kapcsolatos információcserékre vonatkoztak, amelyekre a WOW szövetség keretében (a (223) és (517) preambulumbekezdés), az ACCS keretében (a (443) preambulumbekezdés), általánosabban pedig a központi ügyvezetés szintjén (a (196), (406) és (415) preambulumbekezdés) került sor. Egyrészt fontos hangsúlyozni, hogy annak ellenére, hogy a Bizottság által hivatkozható valószínűsítő körülmények csoportjából ki kell zárni ezeket a kapcsolatokat, a felperesek részvétele mindhárom információcsere-típusban, és *a fortiori* az egységes és folyamatos jogsértés FSC-vel kapcsolatos összetevőjében általában véve, továbbra is kellően megalapozott. Másrészt meg kell jegyezni, hogy ezen információcserék egyike sem érinti az SSC-t. Nem lenne tehát megfelelő a felperesek részére 21%-ot meghaladó csökkentés biztosítása az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételük címén.

960 Egyébiránt meg kell állapítani, hogy a felperesek által engedékenység címén kapott 15%-os csökkentés továbbra is megfelelő.

961 A fenti megfontolások összességére tekintettel a felperesekkel szemben kiszabott bírság összegét a következőképpen kell kiszámítani: először az alapösszeget úgy határozzák meg, hogy az egységes és folyamatos jogsértés súlyosságára tekintettel 15,7%-os százalékos arányt alkalmaznak a felperesek által 2005-ben az EGT-n belüli útvonalakon, az Unió–harmadik ország útvonalakon, az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon és az Unió–Svájc útvonalakon elért eladások értékére, majd a jogsértés időtartama alapján alkalmazzák a fenti 950. pontban ismertetett szorzótényezőket, a fenti 951. pontban foglalt megállapításoknak megfelelően kiigazítva, végül pedig egy 15,7%-os kiegészítő összeget, ami az SAS Consortium esetében 19 900 000 euró, az SAS Cargo esetében 92 200 925,36 euró, az SAS esetében pedig 93 345 061,65 euró közbenső összeget eredményez. Az 50%-os általános csökkentés alkalmazását követően ezen összeg kerekített összege az SAS Consortium esetében 19 900 000 euró, az SAS Cargo esetében 65 000 000 euró, az SAS esetében pedig 65 000 000 euró. Ezt követően, miután az SAS Consortium és az SAS Cargo esetében az alapösszeget visszaesés miatt 50%-kal megemelték, illetve alkalmazták a 15%-os általános csökkentést és a felperesek egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételére tekintettel a további 21%-os csökkentést, ezt az összeget az SAS Consortium esetében 22 686 000 euróban, az SAS Cargo esetében 74 100 000 euróban, az SAS esetében pedig 43 647 500 euróban kell megállapítani. Végül ezeket az összegeket engedékenység címén 15%-kal csökkenteni kell, aminek eredménye az SAS Consortium esetében 19 283 100 euró, az SAS Cargo esetében 62 985 000 euró, az SAS esetében pedig 37 100 375 euró végleges összegű bírság.

962 Azon bírságok összegét illetően, amelyek megfizetésére a felperesek egyénileg és egyetemlegesen kötelezettek, a Törvényszék úgy véli, hogy nem indokolt eltérni a Bizottság által a megtámadott határozat (1226) és (1231)–(1234) preambulumbekezdésében ismertetett módszertől. Ezért az SAS Consortiummal szemben egyénileg kiszabott bírság összegét 7 030 618 euróban, az SAS Cargóval és az SAS Consortiummal szemben együttesen és egyetemlegesen kiszabott bírság összegét 5 937 909 euróban, az SAS Cargóval, az SAS Consortiummal és az SAS-szel szemben együtte-

sen és egyetemlegesen kiszabott bírság összegét 6 314 572 euróban, az SAS Cargóval és az SAS-szel szemben együttesen és egyetemlegesen kiszabott bírság összegét 29 045 427 euróban, az SAS Cargóval szemben kiszabott bírság összegét pedig 21 687 090 euróban kell megállapítani.

IV. A költségekről

963 Az eljárási szabályzat 134. cikkének (3) bekezdése értelmében részleges pernyertesség esetén mindegyik fél maga viseli saját költségeit. Azonban, ha az ügy körülményei alapján indokoltnak látszik, a Törvényszék határozhat úgy, hogy a fél saját költségein felül viseli a másik fél költségeinek egy részét is.

964 A jelen ügyben a Törvényszék a felperesek kereseti kérelmeinek jelentős részben helyt adott. E körülmények között a jelen ügy körülményeinek helyes mérlegelése megkívánja, hogy a felperesek maguk viseljék saját költségeik egynegyedét, és hogy a Bizottság viselje saját költségeit, valamint a felperesek költségeinek háromnegyedét.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített negyedik tanács)

a következőképpen határozott

1) A Törvényszék az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodás 8. cikke szerinti eljárásban (AT.39258 – „légi teherszállítás” ügy) 2017. március 17-én hozott C(2017) 1742 final bizottsági határozat 1. cikke (1) bekezdésének o), p) és q) pontját, (2) bekezdésének o) és p) pontját, (3) bekezdésének o) és p) pontját, valamint (4) bekezdésének o), p) és q) pontját megsemmisíti annyiban, amennyiben e cikk megállapítja, hogy az SAS AB, az SAS Cargo Group A/S és a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden részt vett az egységes és folyamatos jogsértésnek a pótdíjak utáni jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos összetevőjében.

2) A Törvényszék megsemmisíti az 1. cikk (2) bekezdésének o) és p) pontját annyiban, amennyiben az a Thaiföldről az Európai Unióba irányuló útvonalakat illetően a 2005. július 20. és 2006. február 14. közötti időszak vonatkozásában az üzemanyagpótdíjjal kapcsolatos összetevő tekintetében megállapítja az EUMSZ 101. cikk megsértését, valamint az 1. cikk (3) bekezdésének o) és p) pontját annyiban, amennyiben az a Thaiföldről az Európai Gazdasági Térségbe irányuló útvonalakat illetően a 2005. július 20. és 2006. február 14. közötti időszak vonatkozásában az üzemanyagpótdíjjal kapcsolatos összetevő tekintetében megállapítja az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését.

3) A Törvényszék a 3. cikk n)–r) pontját megsemmisíti.

4) A Törvényszék a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedennel szemben kiszabott bírság összegét 7 030 618 euróban, az SAS Cargo Grouppal és a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedennel szemben együttesen és egyetemlegesen kiszabott bírság összegét 5 937 909 euróban, az SAS Cargo Grouppal, a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Swedennel és az SAS-szel szemben együttesen és

egyetemlegesen kiszabott bírság összegét 6 314 572 euróban, az SAS Cargo Grouppal és az SAS-szel szemben együttesen és egyetemlegesen kiszabott bírság összegét 29 045 427 euróban, az SAS Cargo Grouppal szemben kiszabott bírság összegét pedig 21 687 090 euróban állapítja meg.

5) **A Törvényszék a keresetet az ezt meghaladó részében elutasítja.**

6) **Az Európai Bizottság maga viseli saját költségeit, valamint az SAS Cargo Group, a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden és az SAS költségeinek a háromnegyedét.**

7) **Az SAS Cargo Group, a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden és az SAS maga viseli saját költségeinek az egynegyedét.**

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Spielmann Reine

Kihirdetve Luxembourgban, a 2022. március 30-i nyilvános ülésen.

Aláírások

Tartalomjegyzék

I. A jogvita előzményei . . . 2

A. A közigazgatási eljárás . . . 2

B. A 2010. november 9-i határozat . . . 3

C. A 2010. november 9-i határozattal szemben a Törvényszékhez benyújtott kereset . . . 7

D. A megtámadott határozat . . . 8

II. Az eljárás és a felek kérelmei . . . 18

III. A jogkérdésről . . . 20

A. A megsemmisítés iránti kérelmekről . . . 20

1. A védelemhez való jog és a fegyveregyenlőség elvének azáltal történő megsértésére alapított, első jogalapról, hogy megtagadták a hozzáférést bizonyos terhelő és mentő bizonyítékokhoz . . . 20

a) Az állítólagos terhelő bizonyítékokról . . . 24

b) Az állítólagos mentő bizonyítékokról . . . 26

c) Következtetés . . . 27

2. A meghallgatáshoz való jog megsértésére és a joghatóság hiányára alapított, második jogalapról . . . 28

a) A második jogalapnak a meghallgatáshoz való jog megsértésére, és a Bizottságnak az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke bejövő útvonalak tekintetében való alkalmazására vonatkozó joghatóságának hiányára alapított, első részéről . . . 28

1) A meghallgatáshoz való jogról . . . 29

2) A minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazásáról . . . 31

i) Az elkülönülten figyelembe vett, a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó összehangolás hatásairól . . . 33

– A szóban forgó hatás relevanciájáról . . . 33

– A szóban forgó hatás előreláthatóságáról . . . 36

– A szóban forgó hatás jelentős jellegéről . . . 38

– A szóban forgó hatás azonnali jellegéről . . . 40

ii) Az egységes és folyamatos jogsértés egészének hatásairól . . . 41

b) A második jogalap második, az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakra vonatkozó részéről 43

3. Az azon magatartások értékelése során elkövetett hibára, amelyekben a felperesek részt vettek, valamint az azzal kapcsolatos értékelési hibára alapított, harmadik jogalapról, hogy e magatartások bizonyítják az egységes és folyamatos jogsértésben való részvételüket, illetve az arról való tudomásukat 46

a) A világszintű egységes és folyamatos jogsértés megállapítása során elkövetett több jogellenességre alapított, első részről 46

1) Az indokolási kötelezettség megsértésére és az egységes és folyamatos jogsértés világszintű jellegére vonatkozó téves megállapításokra alapított, első kifogásról. 47

2) A jogsértés egységes jellegére vonatkozó téves megállapításokra alapított, második kifogásról 52

3) A jogsértés folyamatos jellegére vonatkozó téves megállapításokra alapított, harmadik kifogásról 57

b) A Lufthansával kötött kétoldalú szövetséggel kapcsolatos magatartások értékelésekor elkövetett hibákra alapított, második részről 57

c) A Star Cargo szövetség keretében történt 1999. decemberi e-mail-váltás értékelésekor elkövetett hibákra alapított, harmadik részről 61

d) A WOW szövetséggel kapcsolatos magatartások értékelésekor elkövetett hibákra alapított, negyedik részről 66

1) A WOW szövetség tagjai közötti kapcsolatok jogellenességének megállapítása során elkövetett hibákra alapított, első kifogásról 66

i) A védelemhez való jog megsértéséről 66

ii) A WOW szövetség terjedelméről és tényleges végrehajtásáról 68

iii) A WOW szövetségen belüli kapcsolatok terjedelméről 69

2) A WOW szövetségen belüli kapcsolatok EUMSZ 101. cikkel való összeegyeztethetősége vizsgálatának vétkes elmulasztására alapított, második kifogásról 72

i) A fuvarozószövetségekre alkalmazandó norma új értelmezésének visszaható hatályú és hátrányosan megkülönböztető alkalmazásáról 73

ii) A felperesek EUMSZ 101. cikk (3) bekezdésének alkalmazására vonatkozó nyilatkozatai figyelembevételének elmulasztásáról 74

3) A WOW szövetségen belüli kapcsolatoknak az egységes és folyamatos jogsértés körébe történő bevonása során elkövetett hibákra alapított, harmadik kifogásról 74

e) A néhány országban történt helyi és elkülönült eseményeknek az egységes és folyamatos jogsértésbe történő bevonásával kapcsolatos hibákra alapított, nyolcadik részről . . . 75

f) A kapacitásfoglalási megállapodásokkal összefüggő kapcsolatok egységes és folyamatos jogsértésbe való bevonásával kapcsolatos hibákra alapított, ötödik részről . . . 81

g) A harmadik országokban fenntartott kapcsolatok értékelésekor elkövetett hibákra alapított, hatodik részről . . . 85

1) A szuverenitás és a be nem avatkozás elvének megsértésére alapított, első kifogásról . . . 85

2) A felpereseket több harmadik országban állítólag terhelő állami kényszer értékelése során elkövetett hibákra alapított, második kifogásról . . . 86

i) Hongkong . . . 88

ii) Japán . . . 91

iii) Egyéb harmadik országok . . . 94

3) Az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének a bejövő útvonalakhoz kapcsolódó magatartásokra 2004. május 1-jét megelőző alkalmazása, valamint az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkének az Unió–Svájc útvonalakhoz kapcsolódó magatartásokra 2002. június 1-jét megelőző alkalmazása során elkövetett hibákra alapított, harmadik kifogásról . . . 96

4) A Svájcban tanúsított magatartások értékelése során elkövetett hibákra alapított, negyedik kifogásról . . . 101

5) A felperesek harmadik országokban tanúsított magatartásainak az egységes és folyamatos jogsértésbe való bevonása során elkövetett hibára alapított, ötödik kifogásról . . . 104

h) A más fuvarozók felperesek magatartására vonatkozó feltételezéseinek értékelésekor elkövetett hibákra alapított, hetedik részről . . . 104

i) A többi eljárás alá vont fuvarozó magatartásának felperesek általi ismeretének értékelésével kapcsolatos hibákra alapított, kilencedik részről . . . 107

1) A pótdíjakról . . . 108

2) A jutalékfizetés megtagadásáról . . . 113

j) A Bizottság által hivatkozott valószínűsítő körülmények csoportjának általános értékelése során elkövetett hibákra alapított, tizedik részről . . . 116

4. Az EUMSZ 266. cikk, a Charta 17. cikke által védett tulajdonhoz való jog és az indokolási kötelezettség megsértésére alapított, negyedik jogalapról . . . 119

a) Az EUMSZ 266. cikk megsértésére alapított, első részről . . . 119

b) A Charta 17. cikke által védett tulajdonhoz való jog megsértésére alapított, második részről . . . 121

c) Az indokolási kötelezettség megsértésére alapított, harmadik részről . . . 123

5. A felperesekkel szemben kiszabott bírság összegének meghatározása során elkövetett hibákra alapított, ötödik jogalapról . . . 124

a) Az eladások értékének meghatározása során elkövetett hibákra alapított, első részről . . . 124

1) Az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon nyújtott árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalomnak az eladások értékébe való beszámításáról . . . 125

2) Az „EGT-n kívül megvalósított eladásokból” származó forgalomnak az eladások értékébe való beszámításáról és az 50%-os általános csökkentésről . . . 126

3) Az árufuvarozási szolgáltatások teljes árának, nem pedig csak a pótdíjaknak az eladások értékébe való beszámításáról . . . 130

4) Az olyan útvonalakon elért eladások értékének beszámításáról az eladások értékébe, amelyek nem álltak kapcsolatban azokkal a helyi és elszigetelt eseményekkel, amelyekben a felperesek egy „maroknyi útvonalon” részt vettek . 132

b) Az egységes és folyamatos jogsértés súlyának meghatározásával kapcsolatos hibákra alapított, második részről . . . 133

c) Az egységes és folyamatos jogsértés időtartamának meghatározásával kapcsolatos hibákra alapított, harmadik részről . . . 138

d) Az alapösszeg visszaesés miatti emelésével kapcsolatos hibákra alapított, negyedik részről . . . 138

e) Az enyhítő körülmények figyelembevétele során elkövetett hibákra alapított, ötödik részről . . . 141

B. A felperesekkel szemben kiszabott bírság összegének módosítására irányuló kérelmekről . 144

IV. A költségekről . . . 154