Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL GERAL (Quarta Secção alargada)

30 de março de 2022 *

«Concorrência — Acordos, decisões e práticas concertadas — Mercado do frete aéreo — Decisão que declara uma infração ao artigo 101.º TFUE, ao artigo 53.º do Acordo EEE e ao artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Suíça Relativo aos Transportes Aéreos — Coordenação de elementos do preço dos serviços de frete aéreo (sobretaxa de combustível, sobretaxa de segurança, pagamento de uma comissão sobre as sobretaxas) — Troca de informações — Competência territorial da Comissão — Direitos de defesa — Igualdade de armas — Artigo 266.º TFUE — Constrangimento estatal — Infração única e continuada — Montante da coima — Valor das vendas — Gravidade da infração — Duração da participação na infração — Circunstâncias atenuantes — Participação substancialmente reduzida — Circunstâncias agravantes — Reincidência — Competência de plena jurisdição»

No processo T-324/17,

SAS Cargo Group A/S, com sede em Kastrup (Dinamarca),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, com sede em Estocolmo (Suécia),

SAS AB, com sede em Estocolmo,

representadas por B. Creve, M. Kofmann, J. Killick e G. Forwood, advogados,

recorrentes,

contra

Comissão Europeia, representada por A. Dawes e C. Vollrath, na qualidade de agentes, assistidos por B. Doherty, barrister,

recorrida,

que tem por objeto um pedido baseado no artigo 263.º TFUE e destinado, em substância, à anulação da Decisão C(2017) 1742 final da Comissão, de 17 de março de 2017, relativa a um processo nos termos do artigo 101.º TFUE, do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça Relativo aos Transportes Aéreos (processo AT.39258 — Frete aéreo), na parte respeitante às recorrentes e, a título subsidiário, de redução do montante da coima que lhes foi aplicada,

O TRIBUNAL GERAL (Quarta Secção alargada),

* Língua do processo: inglês.

composto por: H. Kanninen (relator), presidente, J. Schwarcz, C. Iliopoulos, D. Spielmann e I. Reine, juízes,

secretário: L. Ramette, administrador,

vistos os autos e após a audiência de 11 de julho de 2019,

profere o presente

Acórdão

I. Antecedentes do litígio

1 As recorrentes, SAS Cargo Group A/S (a seguir «SAS Cargo»), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (a seguir «SAS Consortium») e SAS AB, têm atividade no mercado do frete aéreo (a seguir «frete»). A SAS Cargo, que presta serviços de frete, é uma filial da propriedade exclusiva e indireta da SAS. Até 1 de junho de 2001, a SAS Cargo não era uma entidade jurídica distinta, pois constituía uma unidade comercial da SAS Consortium. A SAS Consortium pertence à SAS.

2 No setor do frete, as companhias aéreas asseguram o transporte de carga por via aérea (a seguir «transportadoras»). Regra geral, as transportadoras prestam serviços de frete a transitários, que organizam o encaminhamento dessas cargas em nome dos expedidores. Em contrapartida, esses transitários pagam a essas transportadoras um preço que consiste, por um lado, em tarifas calculadas por quilograma e negociadas ou por um longo período (geralmente uma temporada, ou seja, seis meses) ou numa base pontual, e, por outro, em várias sobretaxas, que se destinam a cobrir certos custos.

3 Distinguem-se quatro tipos de transportadoras: primeiro, as que operam exclusivamente aviões só de carga; segundo, as que, nos seus voos de passageiros, reservam parte do porão do avião para o transporte de mercadorias; terceiro, as que tanto têm aviões de carga como espaço reservado para frete no porão dos aviões de passageiros (companhias aéreas mistas) e, quarto, os integradores que têm aviões de carga que prestam tanto serviços integrados de entrega expresso como serviços gerais de frete.

4 Uma vez que nenhuma transportadora é capaz de servir todos os principais destinos de frete a nível mundial com frequências suficientes, desenvolveram-se acordos entre elas para aumentar a sua cobertura de rede ou melhorar os seus horários, incluindo no contexto de alianças comerciais mais amplas entre transportadoras. Entre essas alianças, constava, à data dos factos, nomeadamente, a aliança WOW, que reunia a Deutsche Lufthansa AG (a seguir «Lufthansa»), a SAS Cargo, a Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (a seguir «SAC») e a Japan Airlines International Co. Ltd (a seguir «Japan Airlines»).

A. Procedimento administrativo

5 Em 7 de dezembro de 2005, a Comissão das Comunidades Europeias recebeu um pedido de imunidade ao abrigo da Comunicação da Comissão relativa à imunidade em matéria de coimas e à redução do seu montante nos processos relativos a cartéis (JO 2002, C 45, p. 3), apresentado pela

Lufthansa e pelas suas filiais Lufthansa Cargo AG e Swiss International Air Lines AG (a seguir «Swiss»). De acordo com esse pedido, existiam contactos anticoncorrenciais intensivos entre várias transportadoras, relativos, nomeadamente:

— à sobretaxa de combustível (a seguir «STC»), introduzida para dar resposta ao custo crescente do combustível;

— à sobretaxa de segurança (seguir «STS»), introduzida para dar resposta ao custo de certas medidas de segurança impostas após os ataques terroristas de 11 de setembro de 2001.

6 Em 14 e 15 de fevereiro de 2006, a Comissão realizou inspeções sem aviso prévio nas instalações de várias transportadoras, em conformidade com o artigo 20.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos [101.º TFUE] e [102.º TFUE] (JO 2003, L 1, p. 1).

7 Após essas inspeções, várias transportadoras, entre as quais a SAS Cargo e a SAS Consortium, apresentaram um pedido ao abrigo da Comunicação de 2002 acima mencionada no n.º 5.

8 Em 19 de dezembro de 2007, após ter enviado vários pedidos de informação, a Comissão enviou uma comunicação de acusações a 27 transportadoras, incluindo as recorrentes (a seguir «comunicação de acusações»). Aí se indicava que essas transportadoras haviam infringido o artigo 101.º TFUE, o artigo 53.º do Acordo sobre o Espaço Económico Europeu (EEE) e o artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça Relativo aos Transportes Aéreos (a seguir «Acordo CE/Suíça Relativo aos Transportes Aéreos»), ao participarem num cartel relativo, nomeadamente, à STC, à STS e a uma recusa de pagamento de comissões sobre as sobretaxas (a seguir «recusa de pagamento de comissões»).

9 Em resposta à comunicação de acusações, os seus destinatários apresentaram observações escritas.

10 Entre 30 de junho e 4 de julho de 2008, realizou-se uma audiência.

B. Decisão de 9 de novembro de 2010

11 Em 9 de novembro de 2010, a Comissão adotou a Decisão C(2010) 7694 final, relativa a um processo nos termos do artigo 101.º [TFUE], do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo [CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos] (processo COMP/39258 — Frete aéreo) (a seguir «Decisão de 9 de novembro de 2010»). Essa decisão era dirigida a 21 transportadoras (a seguir «transportadoras arguidas na Decisão de 9 de novembro de 2010»), a saber:

— a Air Canada;

— a Air France-KLM (a seguir «AF-KLM»);

— a Société Air France (a seguir «AF»);

— a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (a seguir «KLM»);

— a British Airways plc;

— a Cargolux Airlines International SA (a seguir «Cargolux»);

— a Cathay Pacific Airways Ltd (a seguir «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 seguir «Martinair»);

— a Qantas Airways Ltd (a seguir «Qantas»);

— a SAS;

— a SAS Cargo;

— a SAS Consortium;

— a SAC;

— s Singapore Airlines Ltd (a seguir «SIA»).

12 As acusações deduzidas provisoriamente contra os outros destinatários da comunicação de acusações foram retiradas (a seguir «transportadoras não arguidas»).

13 A Decisão de 9 de novembro de 2010 descrevia, na sua fundamentação, uma infração única e continuada ao artigo 101.º TFUE, ao artigo 53.º do Acordo EEE e ao artigo 8.º do Acordo CE/Suíça Relativo aos Transportes Aéreos, que abrange o território do EEE e da Suíça, através da qual as transportadoras arguidas na Decisão de 9 de novembro de 2010 teriam concertado o seu comportamento em matéria de tarifação para a prestação de serviços de frete.

14 O dispositivo da Decisão de 9 de novembro de 2010, no que respeita às recorrentes, tinha a seguinte redação:

«*Artigo 1.º*

As empresas seguintes infringiram o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE ao participarem numa infração constituída simultaneamente por acordos e práticas concertadas, por meio dos quais coordenaram diversos elementos do preço dos serviços de [frete] nas ligações entre os aeroportos situados no EEE, durante os períodos seguintes:

[…]

j) SAS […], de 17 de agosto de 2001 a 14 de fevereiro de 2006;

k) [SAS Cargo], de 1 de junho de 2001 a 14 de fevereiro de 2006;

l) [SAS Consortium], de 13 de dezembro de 1999 a 28 de dezembro de 2003;

[…]

Artigo 2.º

As empresas seguintes infringiram o artigo 101.º TFUE ao participarem numa infração constituída simultaneamente por acordos e práticas concertadas, por meio dos quais coordenaram diversos elementos do preço dos serviços de [frete] nas ligações entre aeroportos situados na União Europeia e aeroportos fora do EEE, durante os períodos seguintes:

[…]

q) SAS […], de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006;

r) [SAS Cargo], de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006;

[…]

Artigo 3.º

As empresas seguintes infringiram o artigo 53.º do Acordo EEE ao participarem numa infração constituída simultaneamente por acordos e práticas concertadas, por meio dos quais coordenaram diversos elementos do preço dos serviços de [frete] nas ligações entre aeroportos situados em países que são partes contratantes no Acordo EEE, mas que não são Estados-Membros, e em países terceiros, durante os períodos seguintes:

[…]

o) SAS […], de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006;

p) [SAS Cargo], de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006;

[…]

Artigo 4.º

As empresas seguintes infringiram o artigo 8.º do Acordo [CE/Suíça] Relativo aos Transportes Aéreos ao participarem numa infração constituída simultaneamente por acordos e práticas concertadas, por meio dos quais coordenaram diversos elementos do preço dos serviços de [frete] nas ligações entre aeroportos situados na União Europeia e aeroportos situados na Suíça, durante os períodos seguintes:

[…]

j) SAS […], de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006;

k) [SAS Cargo], de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006;

l) [SAS Consortium], de 1 de junho de 2002 a 28 de dezembro de 2003.

[…]

Artigo 5.º

São aplicadas as seguintes coimas pelas infrações referidas nos artigos 1.º a 4.º [da Decisão de 9 de novembro de 2010]:

[…]

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

p) [SAS Cargo] e [SAS Consortium] solidariamente: 4 254 250 euros;

q) [as recorrentes] solidariamente: 5 265 750 euros;

r) [SAS Cargo] e SAS […] solidariamente: 32 984 250 euros;

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

[…]

Artigo 6.º

As empresas indicadas nos artigos 1.º a 4.º devem pôr imediatamente termo às infrações mencionadas nos referidos artigos, se ainda o não tiverem feito.

Devem abster-se de repetir qualquer ato ou comportamento descrito nos artigos 1.º a 4.º ou que tenha um objeto ou efeito equivalente.»

C. Recurso da Decisão de 9 de novembro de 2010 no Tribunal Geral

15 Por petição apresentada na Secretaria do Tribunal Geral em 25 de janeiro de 2011, as recorrentes interpuseram recurso de anulação da Decisão de 9 de novembro de 2010, na parte que lhes dizia respeito, pedindo ainda, a título subsidiário, a redução do montante das coimas que lhes foram aplicadas. As outras transportadoras arguidas na Decisão de 9 de novembro de 2010, com exceção da Qantas, também recorreram dessa decisão para o Tribunal Geral.

16 Por Acórdãos de 16 de dezembro de 2015, Air Canada/Comissão (T-9/11, não publicado, EU:T:2015:994), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Comissão (T-28/11, não publicado, EU:T:2015:995), Japan Airlines/Comissão (T-36/11, não publicado, EU:T:2015:992), Cathay Pacific Airways/Comissão (T-38/11, não publicado, EU:T:2015:985), Cargolux Airlines/Comissão (T-39/11, não publicado, EU:T:2015:991), Latam Airlines Group e Lan Cargo/Comissão (T-40/11, não publicado, EU:T:2015:986), Singapore Airlines e Singapore Airlines Cargo Pte/Comissão (T-43/11, não publicado, EU:T:2015:989), Deutsche Lufthansa e o./Comissão (T-46/11, não publicado, EU:T:2015:987), British Airways/Comissão (T-48/11, não publicado, EU:T:2015:988), SAS Cargo Group e o./Comissão (T-56/11, não publicado, EU:T:2015:990), Air France-KLM/Comissão (T-62/11, não publicado, EU:T:2015:996), Air France/Comissão (T-63/11, não publicado, EU:T:2015:993), e Martinair Holland/Comissão (T-67/11, EU:T:2015:984), o Tribunal Geral anulou, integral ou parcialmente, a Decisão de 9 de novembro de 2010, no que toca, respetivamente, à Air Canada, à KLM, à Japan Airlines e Japan Airlines Corp., à CPA, à Cargolux, à Latam Airlines Group SA (anteriormente Lan Airlines) e à Lan Cargo, à SAC e à SIA, à Lufthansa, à Lufthansa Cargo e à Swiss, à British Airways, às recorrentes, à AF-KLM, à AF e à Martinair. O Tribunal Geral considerou que essa decisão estava ferida de vício de fundamentação.

17 A esse respeito, o Tribunal Geral considerou, em primeiro lugar, que a Decisão de 9 de novembro de 2010 estava ferida de contradições entre a fundamentação e o dispositivo. Considerou que os fundamentos dessa decisão descreviam uma infração única e continuada, relativa a todas as rotas abrangidas pelo cartel, na qual tinham participado as transportadoras arguidas na Decisão de 9 de novembro de 2010. Em contrapartida, o dispositivo dessa decisão identificava ou quatro infrações únicas e continuadas distintas ou uma só infração única e continuada, cuja responsabilidade só seria imputada às transportadoras que, nas rotas referidas nos artigos 1.º a 4.º da mesma decisão, tivessem participado diretamente nos comportamentos ilícitos referidos em cada um desses artigos ou que tivessem tido conhecimento de colusão nessas rotas, cujo risco aceitavam. Ora, nenhuma destas duas leituras do dispositivo dessa decisão estava de acordo com a sua fundamentação.

18 O Tribunal Geral rejeitou igualmente, por incompatível com os fundamentos da Decisão de 9 de novembro de 2010, a leitura alternativa do seu dispositivo proposta pela Comissão, que consistia em considerar que a falta de menção a certas transportadoras arguidas na Decisão de 9 de novembro de 2010 nos artigos 1.º, 3.º e 4.º da referida decisão se podia explicar, sem que necessariamente se deva considerar que esses artigos davam por provadas infrações únicas e continuadas distintas, pelo facto de essas transportadoras não explorarem as rotas abrangidas por essas disposições.

19 Em segundo lugar, o Tribunal Geral considerou que os fundamentos da Decisão de 9 de novembro de 2010 continham contradições internas significativas.

20 Em terceiro lugar, tendo verificado que nenhuma das duas leituras possíveis do dispositivo da Decisão de 9 de novembro de 2010 estava de acordo com os seus fundamentos, o Tribunal Geral examinou se, no contexto de pelo menos uma dessas duas leituras, as contradições internas dessa decisão eram suscetíveis de lesar os direitos de defesa das recorrentes e de impedir o Tribunal Geral de exercer a sua fiscalização. No que respeita à primeira leitura, que dá por provada a existência de quatro infrações únicas e continuadas distintas, considerou, primeiro, que as recorrentes não tinham tido a possibilidade de compreender até que ponto as provas apresentadas na fundamentação, relativas à existência de uma infração única e continuada, eram capazes de demonstrar a existência das quatro infrações distintas dadas por provadas no dispositivo, não tendo, portanto, tido a possibilidade de impugnar a sua suficiência. Segundo, considerou que as recorrentes tinham sido impossibilitadas de compreender a lógica que tinha levado a Comissão a considerá-las responsáveis por uma infração, incluindo em rotas não asseguradas no interior do perímetro definido para cada artigo da Decisão de 9 de novembro de 2010.

D. Decisão recorrida

21 Em 20 de maio de 2016, na sequência da anulação decretada pelo Tribunal Geral, a Comissão enviou um ofício às transportadoras arguidas na Decisão de 9 de novembro de 2010 que tinham interposto recurso dessa decisão no Tribunal Geral, informando-as de que a sua Direção-Geral (DG) da Concorrência pretendia propor-lhe a adoção de uma nova decisão que concluísse que tinham participado numa infração única e continuada ao artigo 101.º TFUE, ao artigo 53.º do Acordo EEE e ao artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos em todas as rotas mencionadas nessa decisão.

22 Os destinatários do ofício da Comissão referido no n.º 21, *supra*, foram convidados a expressar a sua opinião sobre a proposta da DG da Concorrência da Comissão no prazo de um mês. Todos eles, incluindo a recorrente, fizeram uso dessa possibilidade.

23 Em 17 de março de 2017, a Comissão adotou a Decisão C(2017) 1742 final relativa a um processo nos termos do artigo 101.º [TFUE], do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo [CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos] (processo AT.39258 — Frete aéreo) (a seguir «decisão recorrida»). Essa decisão é dirigida a 19 transportadoras (a seguir «transportadoras arguidas», a saber:

— a Air Canada;

— a AF-KLM;

— a 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;

— a SAS;

— a SAS Cargo;

— a SAS Consortium;

— a SAC;

— a SIA.

24 A decisão recorrida não deu por provadas acusações contra os outros destinatários da comunicação de acusações.

25 A decisão recorrida descreve, nos seus fundamentos, uma infração única e continuada ao artigo 101.º TFUE, ao artigo 53.º do Acordo EEE e ao artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos, pela qual as transportadoras arguidas tinham coordenado o seu comportamento em matéria de tarifação para a prestação de serviços de frete em todo o mundo através da STC, da STS e do pagamento de uma comissão sobre as sobretaxas.

26 Em primeiro lugar, no ponto 4.1 da decisão recorrida, a Comissão descreveu os «[P]rincípios [B]ásicos e [a E]strutura do [C]artel». Nos considerandos 107 e 108 dessa decisão, indicou que a investigação revelou um cartel de amplitude mundial baseado numa rede de contactos bilaterais e multilaterais entre concorrentes durante um longo período de tempo, relativamente ao comportamento que tinham decidido, planeado ou previsto adotar em relação a vários elementos de preço dos serviços de frete, nomeadamente a STC, a STS e a recusa de pagamento de comissões. Salientou que o objetivo comum dessa rede de contactos era coordenar o comportamento dos concorrentes em matéria de tarifação ou reduzir a incerteza na sua política de preços (a seguir «cartel controvertido»).

27 De acordo com o considerando 109 da decisão recorrida, o objetivo da aplicação coordenada da STC era assegurar que as transportadoras em todo o mundo impunham uma sobretaxa fixa por quilo para todas as remessas em causa. Afirma que foi criada uma rede complexa de contactos, principalmente bilaterais, entre transportadoras com o objetivo de coordenar e controlar a aplicação da STC, sendo a data precisa de aplicação frequentemente, de acordo com a Comissão, decidida a nível local, com o principal transportador local a assumir geralmente a liderança e sendo seguido pelos outros. Afirma que essa abordagem coordenada tinha sido alargada à STS e

à recusa de pagamento de comissões, de modo que estas se tinham tornado receitas líquidas para as transportadoras e constituído um incentivo adicional para as levar a seguir a coordenação nas sobretaxas.

28 Segundo o considerando 110 da decisão recorrida, a direção-geral da sede de várias transportadoras estava diretamente envolvida nos contactos com os concorrentes ou era regularmente informada dos mesmos. No caso das sobretaxas, os colaboradores responsáveis da sede estavam em contacto uns com os outros quando estava iminente uma mudança no nível da sobretaxa. A recusa de pagamento de comissões foi também alegadamente confirmada várias vezes nos contactos a nível da administração central. Houve também contactos frequentes a nível local com o objetivo, por um lado, de melhor cumprir as instruções dadas pelas administrações centrais e de as adaptar às condições do mercado local e, por outro, de coordenar e levar a cabo as iniciativas locais. Neste último caso, as sedes das transportadoras autorizavam geralmente a ação proposta ou dela tinham sido informadas.

29 De acordo com o considerando 111 da decisão recorrida, as transportadoras entravam em contacto umas com as outras, quer bilateralmente quer em pequenos grupos ou, em alguns casos, em grandes fóruns multilaterais. As associações locais de representantes de transportadoras eram utilizadas, nomeadamente em Hong Kong e na Suíça, para discutir medidas de melhoria do rendimento e para coordenar as sobretaxas. Para esses fins, foram também exploradas reuniões de alianças, tais como a aliança WOW.

30 Em segundo lugar, nos pontos 4.3, 4.4 e 4.5 da decisão recorrida, a Comissão descreveu os contactos relativos, respetivamente, à STC, à STS e à recusa de pagamento de comissões (a seguir «contactos controvertidos»).

31 Assim, primeiro, nos considerandos 118 a 120 da decisão recorrida, a Comissão resumiu os contactos relativos à STC do seguinte modo:

> «(118) No final de 1999 — início de 2000, foi criada uma rede de contactos bilaterais que envolvia várias companhias aéreas e que permitia a partilha de informações sobre as ações das empresas pelos participantes entre todos os membros da rede. As transportadoras entravam regularmente em contacto umas com as outras a fim de discutir quaisquer questões relacionadas com a STC, incluindo mudanças no mecanismo, mudanças no nível da STC, a aplicação coerente do mecanismo e as situações em que certas companhias aéreas não acompanhavam o sistema.
>
> (119) Para a implementação das STC a nível local, foi frequentemente aplicado um sistema em que as companhias aéreas dominantes em certas rotas ou em certos países anunciavam primeiro a mudança e eram depois seguidas pelas outras […].
>
> (120) A coordenação anticoncorrencial relativa à STC decorria principalmente em quatro contextos: em ligação com a introdução das STC no início de 2000, a reintrodução de um mecanismo de STC após o cancelamento do mecanismo pela [Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA)], a introdução de novos limiares de acionamento (aumentando o nível máximo da STC) e, em particular, o ponto em que os índices de combustível se aproximavam do limiar a partir do qual seria acionado um aumento ou diminuição da STC.»

32 Em segundo lugar, no considerando 579 da decisão recorrida, a Comissão resumiu os contactos relacionados com o STS da seguinte forma:

«Várias [transportadoras arguidas] discutiram, entre outras coisas, as suas intenções de introduzir uma STS […] Além disso, o montante da sobretaxa e o calendário para a sua introdução também foram discutidos. As [transportadoras arguidas] também partilharam ideias sobre a justificação a dar aos seus clientes. Durante todo o período compreendido entre 2002 e 2006, houve contactos pontuais relativamente à implementação da STS. A coordenação ilícita ocorreu tanto a nível das administrações centrais como a nível local.»

33 Em terceiro lugar, no considerando 676 da decisão recorrida, a Comissão indicou que as transportadoras arguidas tinham «continuado a recusar-se a pagar uma comissão de sobretaxas e tinham confirmado mutuamente a sua intenção a esse respeito em numerosos contactos».

34 Em terceiro lugar, no ponto 4.6 da decisão recorrida, a Comissão avaliou os contactos controvertidos. A apreciação dos imputados às recorrentes é apresentada nos considerandos 790 a 792 dessa decisão.

35 Em quarto lugar, no n.º 5 da decisão recorrida, a Comissão aplicou aos factos do caso o artigo 101.º TFUE, não deixando de precisar, na nota de pé de página n.º 1289 dessa decisão, que as considerações feitas eram igualmente válidas para o artigo 53.º do Acordo EEE e para o artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos. Assim, em primeiro lugar, no considerando 846 dessa decisão, a Comissão considerou que as transportadoras arguidas tinham coordenado o seu comportamento ou influenciado a tarifação, «o que, em última análise, equival[ia] a uma fixação de preços em relação» à STC, à STS e ao pagamento de uma comissão sobre as sobretaxas. No considerando 861 da mesma decisão, qualificou o «sistema geral de coordenação do comportamento tarifário de serviços de frete» cuja existência o seu inquérito revelou de «infração complexa constituída por várias ações que [podiam] ser qualificadas quer de acordo quer de prática concertada em que os concorrentes substituíam conscientemente os riscos da concorrência pela cooperação prática entre si».

36 Em segundo lugar, no considerando 869 da decisão recorrida, a Comissão deu por provado que o «comportamento em causa constitu[ía] uma infração única e continuada ao artigo 101.º TFUE». Considerou nessa decisão que os acordos em causa prosseguiam um objetivo anticoncorrencial único de entravar a concorrência no setor do frete no EEE, incluindo nos casos em que a coordenação ocorrera a nível local e tinha tido variações locais (considerandos 872 a 876), eram relativos a um «produto/serviço único», a saber, «a prestação de serviços de frete […] e a sua tarifação» (considerando 877), diziam respeito às mesmas empresas (considerando 878), tinham uma natureza única (considerando 879) e diziam respeito a três componentes, a saber, a STC, a STS e a recusa de pagamento de comissões, que foram «frequentemente discutidas em conjunto durante o mesmo contacto com os concorrentes» (considerando 880).

37 No considerando 882 da decisão recorrida, a Comissão acrescentou que as recorrentes estavam envolvidas em duas das três componentes da infração única, isto é, a STC e a STS, mas que, «tendo em conta o seu envolvimento nos outros elementos da infração, podiam razoavelmente prever trocas entre as partes sobre a matéria conexa do pagamento de uma comissão sobre as sobretaxas, e estavam dispostas a assumir o respetivo risco».

38 Em terceiro lugar, no considerando 884 da decisão recorrida, a Comissão concluiu pelo caráter continuado da infração.

39 Em quarto lugar, nos considerandos 885 a 890 da decisão recorrida, a Comissão examinou a relevância dos contactos em países terceiros e dos contactos relativos a rotas que as transportadoras nunca tinham servido ou não podiam ter servido legalmente. Considerou que, tendo em conta a natureza mundial do cartel, esses contactos eram relevantes para demonstrar a existência da infração única e continuada. Em particular, observou que as sobretaxas eram medidas de aplicação geral que não eram específicas de uma rota, mas que se destinavam a ser aplicadas a todas as rotas, a nível mundial, incluindo as rotas de e para o EEE e Suíça. Indicou que a recusa de pagamento de comissões era também de natureza geral. Por outro lado, considerou que não existiam barreiras intransponíveis que impedissem as transportadoras de prestar serviços de frete em rotas que nunca tinham servido ou que não podiam legalmente servir, em particular em resultado dos acordos que estavam em condições de celebrar entre si.

40 Em quinto lugar, no considerando 903 da decisão recorrida, a Comissão considerou que o comportamento controvertido tinha por objeto restringir a concorrência «pelo menos no interior da U[nião], do EEE e da Suíça». No considerando 917 dessa decisão, a Comissão acrescentou essencialmente que não era, portanto, necessário ter em conta os «efeitos reais» desse comportamento.

41 Em sexto lugar, nos considerandos 922 a 971 da decisão recorrida, a Comissão examinou a aliança WOW. No considerando 971 dessa decisão, concluiu o seguinte:

«Tendo em conta o conteúdo do acordo da aliança WOW e a sua implementação, a Comissão considera que a coordenação das sobretaxas entre os membros da [aliança] WOW ocorreu fora do quadro legítimo da aliança, que não a justifica». Os membros estavam de facto cientes da ilicitude de tal coordenação. Além disso, estavam conscientes de que a coordenação das sobretaxas envolvia [várias transportadoras] que não participavam na [aliança] WOW. Por conseguinte, a Comissão considera que os elementos probatórios relativos aos contactos entre os membros da [aliança] WOW […] constituem a prova da sua participação na infração ao artigo 101.º TFUE, conforme descrita na presente decisão.»

42 Em sétimo lugar, nos considerandos 972 a 1021 da decisão recorrida, a Comissão examinou a legislação de sete países terceiros que várias transportadoras arguidas alegavam impor-lhes que se concertassem quanto às sobretaxas, assim obstando à aplicação das normas da concorrência aplicáveis. A Comissão considerou que essas transportadoras não tinham conseguido provar que tinham agido sob coação dos referidos países terceiros.

43 Em oitavo lugar, nos considerandos 1024 a 1035 da decisão recorrida, a Comissão considerou que a infração única e continuada era suscetível de afetar sensivelmente as trocas entre Estados-Membros, entre as partes contratantes do Acordo EEE e entre as partes contratantes do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos.

44 Em nono lugar, a Comissão examinou os limites da sua competência territorial e temporal para dar por provada e punir uma infração às normas da concorrência no caso. Por um lado, nos considerandos 822 a 832 da decisão recorrida, sob o título «Competência da Comissão», a Comissão considerou, em substância, que não aplicaria, primeiro, o artigo 101.º TFUE aos acordos e práticas anteriores a 1 de maio de 2004 relativos às rotas entre aeroportos na União Europeia e aeroportos fora do EEE (a seguir «rotas União-países terceiros»), seguidamente, o artigo 53.º do Acordo EEE aos acordos e práticas anteriores a 19 de maio de 2005 relativos às rotas União-países terceiros e entre aeroportos situados em países que fossem partes contratantes no Acordo EEE e que não fossem membros da União e aeroportos de países terceiros

(a seguir «rotas EEE, exceto União-países terceiros», e, conjuntamente com as rotas União-países terceiros, «rotas EEE-países terceiros») e, por último, o artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos aos acordos e práticas anteriores a 1 de junho de 2002 relativos às rotas entre aeroportos no interior da União e aeroportos suíços (a seguir «rotas União-Suíça»). Precisou também que a decisão recorrida não tinha «nenhuma pretensão de revelar qualquer infração ao artigo 8.º do Acordo [CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos] relativamente aos serviços de frete [entre a Suíça e países terceiros]».

45 Em segundo lugar, nos considerandos 1036 a 1046 da decisão recorrida, sob o título «Aplicabilidade do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE às rotas de entrada», a Comissão rejeitou os argumentos de várias transportadoras arguidas no sentido de que excedia os limites da sua competência territorial à luz das regras do direito internacional público, ao dar por provada e punir uma infração a essas duas disposições nas rotas com origem em países terceiros e destino no EEE (a seguir «rotas de entrada» e, no respeitante aos serviços de frete oferecidos nessas rotas, os «serviços de frete de entrada»). Em particular, no considerando 1042 dessa decisão, a Comissão lembrou desta forma os critérios que considerava aplicáveis:

«No que respeita à aplicação extraterritorial do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE, estas disposições são aplicáveis aos acordos que são executados na U[nião] (teoria da execução) ou que tenham efeitos imediatos, substanciais e previsíveis na U[nião] (teoria dos efeitos).»

46 Nos considerandos 1043 a 1046 da decisão recorrida, a Comissão aplicou os critérios em questão aos factos do caso:

«(1043) No caso dos serviços de frete [de entrada], o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE são aplicáveis, pois o próprio serviço objeto da infração em matéria de fixação de preços deve ser prestado e é, com efeito, prestado em parte no território do EEE. Além disso, foram efetuados numerosos contactos através dos quais os destinatários coordenaram as sobretaxas e a [recusa de] pagar comissões no interior do EEE ou envolveram participantes que se encontravam no EEE.

(1044) O exemplo dado na Comunicação [consolidada da Comissão em matéria de competência ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho relativo ao controlo das concentrações de empresas (JO 2008, C 95, p. 1; retificação no JO 2009, C 43, p. 10)] não é relevante para o caso. A [referida] comunicação refere-se à repartição geográfica do volume de negócios entre as empresas para determinar se são atingidos os limiares do volume de negócios do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas [(JO 2004, L 24, p. 1)].

(1045) Além disso, as práticas anticoncorrenciais nos países terceiros no que respeita ao frete […] para a União e para o EEE são suscetíveis de ter efeitos imediatos, substanciais e previsíveis na União e no EEE, dado que o aumento dos custos do transporte aéreo para o EEE e, por conseguinte, os preços mais altos das mercadorias importadas são, pela sua natureza, suscetíveis de ter efeitos nos consumidores no EEE. No caso, as práticas anticoncorrenciais que eliminam a concorrência entre transportadoras que oferecem serviços de frete [de entrada] eram suscetíveis de ter tais efeitos também na prestação de serviços [de frete] por outras transportadoras no EEE, entre as plataformas de correspondência (“*hubs*”) no EEE utilizadas pelas transportadoras de países terceiros e os aeroportos de destino de tais carregamentos no EEE que não são servidos pelo transportador do país terceiro.

(1046) Por último, há que assinalar que a Comissão descobriu um cartel a nível mundial. O cartel foi aplicado a nível mundial e os acordos do cartel relativos às rotas de entrada faziam parte integrante da infração única e continuada ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE. Os acordos do cartel eram, em muitos casos, organizados centralmente e o pessoal local mais não fazia do que aplicá-los. A aplicação uniforme das sobretaxas à escala mundial era um elemento-chave do cartel.»

47 Em quinto lugar, no considerando 1146 da decisão recorrida, a Comissão deu por provado que o cartel teve início em 7 de dezembro de 1999 e durou até 14 de fevereiro de 2006. No mesmo considerando, precisou que o cartel tinha infringido:

— o artigo 101.º TFUE, de 7 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006, no que respeitava aos transportes aéreos entre aeroportos da União;

— o artigo 101.º do TFUE, de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006, no que dizia respeito aos transportes aéreos nas rotas União-países terceiros;

— o artigo 53.º do Acordo EEE, de 7 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006, no que respeitava aos transportes aéreos entre aeroportos no EEE (a seguir «rotas intra-EEE»);

— o artigo 53.º do Acordo EEE, de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006, no que respeitava aos transportes aéreos nas rotas EEE, exceto União-países terceiros;

— o artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos, de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006, no que respeitava aos transportes aéreos nas rotas União-Suíça.

48 Quanto às recorrentes, a Comissão considerou que a duração da infração foi de 13 de dezembro de 1999 a 14 de fevereiro de 2006.

49 Em sexto lugar, no ponto 8 da decisão recorrida, a Comissão analisou as medidas corretivas a tomar e as coimas a aplicar.

50 Em particular, no que respeita à determinação do montante das coimas, a Comissão indicou ter tido em conta a gravidade e a duração da infração única e continuada, bem como as eventuais circunstâncias agravantes ou atenuantes. A esse respeito, baseou-se nas Orientações para o cálculo das coimas aplicadas por força do n.º 2, alínea a), do artigo 23.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 (JO 2006, C 210, p. 2, a seguir «Orientações de 2006»).

51 Nos considerandos 1184 e 1185 da decisão recorrida, a Comissão indicou que o montante de base da coima era composto por uma proporção que podia ir até 30 % do valor das vendas da empresa, determinada em função da gravidade da infração, multiplicada pelo número de anos de participação da empresa na infração, a que acrescia um montante adicional compreendido entre 15 % e 25 % do valor das vendas (a seguir «montante adicional»).

52 No considerando 1197 da decisão recorrida, a Comissão determinou o valor das vendas somando, com base no ano de 2005, que foi o último ano completo antes do fim da infração única e continuada, o volume de negócios relativo aos voos nos dois sentidos nas rotas intra-EEE, nas rotas União-países terceiros, nas rotas União-Suíça e nas rotas EEE, exceto União-países terceiros. Teve igualmente em conta a adesão de novos Estados-Membros à União em 2004.

53 Nos considerandos 1198 a 1212 da decisão recorrida, tendo em conta a natureza da infração (acordos horizontais de fixação de preços), a quota de mercado acumulada das transportadoras arguidas (34 % a nível mundial e pelo menos outro tanto nas rotas intra-EEE e EEE-países terceiros), o âmbito geográfico do cartel controvertido (mundial) e a sua aplicação efetiva, a Comissão fixou o coeficiente de gravidade em 16 %.

54 Nos considerandos 1214 a 1217 da decisão recorrida, a Comissão determinou da seguinte forma a duração da participação das recorrentes na infração única e continuada, em função dos itinerários em causa:

— no respeitante às rotas intra-EEE, para a SAS, a SAS Cargo e a SAS Consortium, respetivamente: de 17 de agosto de 2001 a 14 de fevereiro de 2006, de 1 de junho de 2001 a 14 de fevereiro de 2006 e de 13 de dezembro de 1999 a 28 de dezembro de 2003, avaliada, em número de anos e meses, respetivamente, em quatro anos e cinco meses, em quatro anos e oito meses e em quatro anos, e um fator de multiplicação, respetivamente, de 4 e 5/12, de 4 e 8/12 e de 4;

— no respeitante às rotas União-países terceiros, para a SAS e a SAS Cargo: de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006, avaliada, em número de anos e de meses, em um ano e nove meses, e um fator de multiplicação de 1 e 9/12;

— no respeitante às rotas União-Suíça, para a SAS, a SAS Cargo e a SAS Consortium, respetivamente: de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006, de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006 e de 1 de junho de 2002 a 28 de dezembro de 2003, avaliada, em número de anos e meses, respetivamente, em três anos e oito meses, em três anos e oito meses e em um ano e seis meses, e um fator de multiplicação, respetivamente, de 3 e 8/12, de 3 e 8/12 e de 1 e 6/12;

— no respeitante às rotas EEE, exceto União-países terceiros, para a SAS e a SAS Cargo: de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006, avaliada, em número de meses, em oito meses, e um fator de multiplicação de 8/12.

55 No considerando 1219 da decisão recorrida, a Comissão considerou que, tendo em conta as circunstâncias específicas do caso e os critérios acima expostos no n.º 53, o montante adicional devia corresponder a 16 % do valor das vendas. Nos considerandos 1221, 1223 e 1227 a 1229 dessa decisão, a Comissão especificou que este montante adicional deveria ser repartido entre a SAS, a SAS Cargo e a SAS Consortium de forma que refletisse a duração da participação de cada uma dessas entidades na infração única e continuada.

56 Consequentemente, nos considerandos 1240 a 1242 da decisão recorrida, o montante de base avaliado para a SAS, a SAS Cargo e a SAS Consortium, respetivamente, em 106 000 000 euros, em 108 000 000 euros e em 14 000 000 euros foi fixado, respetivamente, em 60 000 000 euros, em 61 000 000 euros e em 14 000 000 euros, após aplicação de uma redução de 50 % com base no ponto 37 das Orientações de 2006 (a seguir «redução geral de 50 %») e associada ao facto de parte dos serviços relacionados com as rotas de entrada e com as rotas com partida no EEE e com destino em países terceiros (a seguir «rotas de saída») ter sido prestada fora do território abrangido pelo Acordo EEE e de, por conseguinte, ser provável que parte dos danos tenha ocorrido fora desse território.

57 Nos considerandos 1243 a 1245 da decisão recorrida, nos termos do ponto 28 das Orientações de 2006, a Comissão aplicou à SAS Cargo e à SAS Consortium um aumento de 50 % do montante de base da coima por reincidência.

58 Nos considerandos 1258 e 1259 da decisão recorrida, nos termos do ponto 29 das Orientações de 2006, com fundamento na sua participação limitada na infração única e continuada, a Comissão concedeu às recorrentes, a título de circunstâncias atenuantes, uma redução de 10 % do montante de base da coima.

59 Nos considerandos 1264 e 1265 da decisão recorrida, nos termos do ponto 29 das Orientações de 2006, a Comissão concedeu às transportadoras arguidas uma redução adicional do montante de base da coima de 1 5% (a seguir «redução geral de 15 %»), pelo facto de certos regimes regulamentares terem incentivado o cartel controvertido.

60 Em contrapartida, nos considerandos 1268 e 1271 da decisão recorrida, a Comissão rejeitou o argumento das recorrentes de que foi criada uma confiança legítima quanto aos limites da sua competência territorial para declarar uma infração às regras de concorrência de uma decisão da autoridade da concorrência dinamarquesa de 2002.

61 Consequentemente, no considerando 1293 da decisão recorrida, a Comissão fixou o montante de base das coimas da SAS, da SAS Cargo e da SAS Consortium após ajustamento, respetivamente, em 45 000 000 euros, em 76 250 000 euros e em 17 500 000 euros.

62 Nos considerandos 1347 a 1354 da decisão recorrida, a Comissão teve em conta a contribuição das recorrentes no âmbito do seu pedido de clemência aplicando à coima uma redução de 15 %, pelo que, conforme indicado no considerando 1404 da decisão recorrida, o montante das coimas aplicadas à SAS, à SAS Cargo e à SAS Consortium foi fixado, respetivamente, em 38 250 000 euros, em 64 812 500 euros e em 14 875 000 euros.

63 O dispositivo da decisão recorrida, na parte respeitante ao presente litígio, tem a seguinte redação:

«Artigo 1.º

Ao coordenarem o seu comportamento em matéria de tarifação para a prestação de serviços de [frete] em todo o mundo no que respeita à [STC], à [STS] e ao pagamento de uma comissão sobre as sobretaxas, as empresas seguintes cometeram a seguinte infração única e continuada ao artigo 101.º [TFUE], ao artigo 53.º [do Acordo EEE] e ao artigo 8.º do [Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos] no que diz respeito às ligações seguintes e durante os períodos seguintes.

1) As seguintes empresas infringiram o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE no que respeita às rotas [intra-EEE], durante os seguintes períodos:

[…]

o) SAS […], de 17 de agosto de 2001 a 14 de fevereiro de 2006;

p) [SAS Cargo], de 1 de junho de 2001 a 14 de fevereiro de 2006;

q) [SAS Consortium], de 13 de dezembro de 1999 a 28 de dezembro de 2003;

[…]

2) As seguintes empresas infringiram o artigo 101.º TFUE no que respeita às rotas [União-países terceiros], durante os seguintes períodos:

[…]

o) SAS […], de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006;

p) [SAS Cargo], de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006;

[…]

3) As seguintes empresas infringiram o artigo 53.º do Acordo EEE no que respeita às rotas [EEE, exceto União-países terceiros], durante os seguintes períodos:

[…]

o) SAS […], de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006;

p) [SAS Cargo], de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006;

[…]

4) As seguintes empresas infringiram o artigo 8.º do Acordo [CE-Suíça] Relativo aos Transportes Aéreos no que respeita às rotas [União-Suíça], durante os seguintes períodos:

[…]

o) SAS […], de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006;

p) [SAS Cargo], de 1 de junho de 2002 a 14 de fevereiro de 2006;

q) [SAS Consortium], de 1 de junho de 2002 a 28 de dezembro de 2003;

[…]

Artigo 2.º

A Decisão […] de 9 de novembro de 2010 é alterada do seguinte modo:

No artigo 5.º, as [alíneas] j), k) e l) são revogadas.

Artigo 3.º

São aplicadas as seguintes coimas pela infração única e continuada referida no artigo 1.º da presente decisão e, no que respeita à British Airways […], igualmente nos aspetos dos artigos 1.º a 4.º da Decisão […] de 9 de novembro de 2010 que se tornaram definitivos:

[…]

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

o) [SAS Cargo e SAS Consortium] conjunta e solidariamente: 4 254 250 euros;

p) [as recorrentes] conjunta e solidariamente: 5 265 750 euros;

q) [SAS Cargo] e SAS […] conjunta e solidariamente: 32 984 250 euros;

r) [SAS Cargo]: 22 308 250 euros

[…]

Artigo 4.º

As empresas referidas no artigo 1.º devem pôr imediatamente termo à infração única e continuada referida nesse artigo, na medida em que ainda não o tenham feito.

Devem igualmente abster-se de qualquer ato ou conduta que tenha o mesmo objeto ou um efeito idêntico ou semelhante.

Artigo 5.º

São destinatárias da presente decisão as seguintes entidades:

[…]

[as recorrentes]

[…]»

II. Tramitação do processo e pedidos das partes

64 Por petição que deu entrada na Secretaria do Tribunal Geral em 29 de maio de 2017, as recorrentes interpuseram o presente recurso.

65 A Comissão apresentou a contestação na Secretaria do Tribunal Geral em 29 de setembro de 2017.

66 As recorrentes apresentaram a réplica na Secretaria do Tribunal Geral em 8 de janeiro de 2018.

67 A Comissão apresentou a tréplica na Secretaria do Tribunal Geral em 1 de março de 2018.

68 Em 24 de abril de 2019, sob proposta da Quarta Secção, o Tribunal Geral decidiu, nos termos do artigo 28.º do seu Regulamento de Processo, remeter o presente processo a uma formação de julgamento alargada.

69 Em 25 de junho de 2019, no âmbito das medidas de organização do processo previstas no artigo 89.º do Regulamento de Processo, o Tribunal Geral colocou questões por escrito às partes. Estas responderam no prazo fixado.

70 Foram ouvidas as alegações das partes e as suas respostas às questões colocadas pelo Tribunal Geral na audiência de 11 de julho de 2019. As recorrentes foram convidadas a apresentar, depois da audiência, o acordo relativo à aliança WOW e um acordo relativo aos serviços aéreos (a seguir «ASA»). As recorrentes deram cumprimento a esse pedido no prazo fixado.

71 A fase oral do processo foi encerrada em 18 de julho de 2019.

72 Por Despacho de 7 de janeiro de 2021, considerando que não estava suficientemente esclarecido e que era necessário convidar as partes a apresentarem as suas observações sobre um argumento que não tinham debatido, o Tribunal Geral (Quarta Secção alargada) ordenou a reabertura da fase oral do processo, nos termos do artigo 113.º do Regulamento de Processo.

73 A Comissão respondeu, no prazo fixado, a uma série de questões colocadas pelo Tribunal Geral em 12 de janeiro, 2 de março e 12 de abril de 2021. As recorrentes apresentaram as suas observações sobre as respostas da Comissão em 14 de maio de 2021.

74 Por Decisão de 26 de julho de 2021, o Tribunal Geral encerrou de novo a fase oral do processo.

75 As recorrentes concluem pedindo que o Tribunal Geral se digne:

— tomar as medidas de organização do processo ou as diligências de instrução que ordenem à Comissão que lhes dê acesso ao seu processo na totalidade ou qualquer outra medida que o Tribunal Geral considere necessária;

— anular integral ou parcialmente a decisão recorrida, na parte que lhes diz respeito;

— a título subsidiário, reduzir o montante da coima que lhes foi aplicada na decisão recorrida;

— condenar a Comissão nas despesas.

76 A Comissão conclui pedindo, em substância, que o Tribunal Geral se digne:

— negar provimento ao recurso;

— alterar o montante da coima aplicada às recorrentes, retirando-lhes o benefício da redução geral de 50 % e da redução geral de 15 % na hipótese de o Tribunal Geral decidir que o volume de negócios proveniente da prestação de serviços de frete de entrada não pode estar incluído no valor das vendas;

— condenar as recorrentes nas despesas.

III. Questão de direito

77 No recurso, as recorrentes formulam pedidos de anulação da decisão recorrida e pedidos de redução do montante da coima que lhes foi aplicada. A Comissão, por seu turno, pede, em substância, que o montante da coima aplicada às recorrentes seja alterado, caso o Tribunal Geral entenda que o volume de negócios da venda dos serviços de frete de entrada não podia ser incluído no valor das vendas.

A. Quanto aos pedidos de anulação

78 As recorrentes invocam cinco fundamentos em apoio dos seus pedidos de anulação. Estes fundamentos são relativos:

— o primeiro, à violação dos direitos de defesa e do princípio da igualdade de armas, devido à recusa de acesso a elementos de prova condenatórios e ilibatórios;

— o segundo, à violação do direito de audiência e à falta de competência da Comissão, por um lado, para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE aos serviços de frete de entrada e, por outro, para aplicar o artigo 53.º do Acordo EEE aos serviços de frete prestados nas rotas entre a Suíça e os três países membros do EEE que não pertencem à União, a saber, a Islândia, o Principado do Liechtenstein e o Reino da Noruega (a seguir «rotas EEE, exceto União-Suíça»);

— o terceiro, a um erro de apreciação dos comportamentos em que as recorrentes estavam envolvidas e ao facto de esses comportamentos provarem a participação das recorrentes na infração única e continuada ou o seu conhecimento;

— o quarto, à violação do artigo 266.º TFUE, do artigo 296.º, segundo parágrafo, TFUE, e do artigo 17.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (a seguir «Carta»), com o fundamento de que a decisão recorrida padece de incoerências internas;

— o quinto, apresentado a título subsidiário, a erros na determinação do montante da coima aplicada às recorrentes.

1. Quanto ao primeiro fundamento, relativo à violação dos direitos de defesa e do princípio da igualdade de armas devido à recusa de acesso a elementos de prova condenatórios e ilibatórios

79 As recorrentes sustentam que a Comissão violou os seus direitos de defesa e o princípio da igualdade de armas ao recusar-lhes o acesso a elementos de prova pertinentes, designadamente os recebidos pelas Comissão após o envio da comunicação de acusações. São elementos de prova condenatórios e ilibatórios que figuram, em primeiro lugar, nas respostas de outros destinatários da comunicação de acusações e em documentos que as acompanham, em segundo lugar, nas observações comunicadas ao Tribunal Geral por outras transportadoras no âmbito dos seus recursos da Decisão de 9 de novembro de 2010 e, em terceiro lugar, nos documentos subjacentes à declaração da Comissão sobre a aliança WOW na sua Decisão de 4 de julho de 2005 no processo COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss.

80 No que respeita aos elementos de prova condenatórios que não lhes foram comunicados e nos quais a Comissão se baseou na decisão recorrida, as recorrentes consideram que devem ser excluídos como meios de prova. São, designadamente, determinados documentos relativos ao quadro regulamentar aplicável em Hong Kong, no Japão, na Índia, na Tailândia, em Singapura, na Coreia do Sul e no Brasil.

81 Quanto aos elementos de prova ilibatórios, as recorrentes sustentam que os documentos que a Comissão obteve após a comunicação de acusações são provavelmente ilibatórios, uma vez que estão objetivamente relacionados com as acusações formuladas contra elas e poderiam, portanto, ser úteis à sua defesa. Tendo sido privadas do acesso a esses documentos, foi impossível às recorrentes conhecerem o seu teor. As recorrentes identificam, no entanto, certos aspetos do processo a que se referem esses elementos de prova. Trata-se do comportamento das mesmas no âmbito de alianças, das relações verticais de reserva de capacidade entre a Lufthansa, por um lado, e outras transportadoras, por outro, de comportamentos em países terceiros que envolviam as recorrentes, das especulações internas de outras transportadoras referentes a informações públicas sobre as recorrentes, de diversos comportamentos locais em questão e de comportamentos em causa que não envolviam as recorrentes.

82 As recorrentes acrescentam que é a elas e não à Comissão que cabe decidir se uma determinada informação é ou não suscetível de ser útil à sua defesa.

83 Em apoio do seu fundamento, as recorrentes invocam, nomeadamente, os Acórdãos de 25 de outubro de 2011, Solvay/Comissão (C-109/10 P, EU:C:2011:686), e de 29 de junho de 1995, Solvay/Comissão (T-30/91, EU:T:1995:115), bem como os artigos 41.º e 47.º da Carta e o artigo 6.º, n.º 1, da Convenção para a Proteção dos Direitos do Homem e das Liberdades Fundamentais, assinada em Roma a 4 de novembro de 1950 (a seguir «CEDH»). Nas suas observações sobre as respostas da Comissão às questões escritas do Tribunal Geral de 12 de abril de 2021, as recorrentes invocam, igualmente, o Acórdão de 25 de julho de 2019 do Tribunal Europeu dos Direitos do Homem, Rook c. Alemanha (CE:ECHR:2019:0725JUD000158615, §§ 58 e 59). Segundo as recorrentes, esse acórdão reafirma o princípio da igualdade de armas, tal como resulta do Acórdão de 29 de junho de 1995, Solvay/Comissão (T-30/91, EU:T:1995:115), e confirma que qualquer limitação à divulgação de documentos suscetíveis de ser relevantes deve ser estritamente necessária para preservar os direitos fundamentais de um terceiro ou para garantir um interesse público importante.

84 Além disso, as recorrentes convidam o Tribunal Geral a adotar uma medida de organização do processo ou uma diligência de instrução que ordene à Comissão que lhes dê acesso na íntegra ao processo. Na audiência, as recorrentes adaptaram o seu pedido, por um lado, limitando o respetivo âmbito às respostas à comunicação de acusações e aos seus anexos, e, por outro, alargando-o às observações e aos documentos apresentados no Tribunal Geral pelas outras transportadoras arguidas no âmbito dos seus respetivos recursos da Decisão de 9 de novembro de 2010.

85 A Comissão contesta os argumentos das recorrentes.

86 A Comissão alega que as recorrentes puderam consultar todos os elementos de prova a que têm direito de acesso e que as suas alegações relativas à existência de outras provas ilibatórias no seu processo mais não são do que pura especulação.

87 A Comissão sustenta, além disso, que examinou com cuidado os pedidos de acesso aos documentos formulados pelas recorrentes. Estas últimas não têm direito de aceder a todas as respostas das outras transportadoras à comunicação de acusações. A Comissão só é obrigada a divulgar esses documentos às recorrentes quando contenham novos elementos condenatórios ou ilibatórios ou quando sejam essenciais para lhes permitir impugnar os valores por si utilizados na comunicação de acusações.

88 Quanto às alegações das recorrentes sobre os aspetos do litígio relativamente aos quais lhes foi recusado o acesso a elementos de prova ilibatórios, são contestadas pela Comissão.

89 Por outro lado, a Comissão opõe-se ao pedido de medidas de organização do processo ou de instrução das recorrentes. A Comissão considera-o desproporcionado, com o fundamento, nomeadamente, de que as recorrentes nem sequer fornecem um mínimo de elementos para comprovar a utilidade dos documentos pedidos para as necessidades da instância.

90 A este propósito, há que recordar que o respeito dos direitos de defesa exige que a empresa interessada tenha tido a possibilidade, durante o procedimento administrativo, de dar a conhecer utilmente o seu ponto de vista sobre a realidade e a pertinência dos factos e das circunstâncias alegados, bem como sobre os documentos considerados pela Comissão em apoio da sua alegação

de existência de uma infração ao Tratado (Acórdão de 7 de janeiro de 2004, Aalborg Portland e o./Comissão, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P e C-219/00 P, EU:C:2004:6, n.º 66).

91 Corolário do princípio do respeito dos direitos de defesa, o direito de acesso ao processo implica que a Comissão deva facultar à empresa em causa a possibilidade de proceder a um exame de todos os documentos que figuram no processo instrutor e que possam ser pertinentes para a sua defesa. Estes abrangem tanto os documentos acusatórios como os ilibatórios, sem prejuízo dos segredos de negócios de outras empresas, dos documentos internos da Comissão e de outras informações confidenciais (Acórdão de 7 de janeiro de 2004, Aalborg Portland e o./Comissão, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P e C-219/00 P, EU:C:2004:6, n.º 68).

92 A este respeito, há que recordar que é unicamente no início da fase administrativa contraditória do processo que a empresa interessada é informada, através da comunicação de acusações, de todos os elementos essenciais nos quais a Comissão se baseia nessa fase do processo, e que essa empresa goza do direito de acesso ao processo a fim de garantir o exercício efetivo dos seus direitos de defesa. Por conseguinte, a resposta das outras partes à comunicação de acusações não está, em princípio, incluída no conjunto dos documentos do processo de instrutor que as partes podem consultar (Acórdão de 30 de setembro de 2009, Hoechst/Comissão, T-161/05, EU:T:2009:366, n.º 163).

93 Porém, se a Comissão pretender basear-se numa passagem de uma resposta à comunicação de acusações ou num documento anexo a essa resposta para comprovar a existência de uma infração num processo de aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE, devem ser dadas às outras partes envolvidas nesse processo as condições para se pronunciarem sobre esse elemento de prova. Nessas circunstâncias, a passagem em questão ou o documento anexo constitui, efetivamente, um elemento condenatório contra as diferentes partes que teriam participado na infração (v. Acórdão de 30 de setembro de 2009, Hoechst/Comissão, T-161/05, EU:T:2009:366, n.º 164 e jurisprudência referida).

94 Segundo a jurisprudência, os excertos de respostas à comunicação de acusações constituem elementos condenatórios, quando são utilizados pela Comissão na decisão recorrida para corroborar uma acusação imputada à empresa em causa (v., neste sentido, Acórdão de 8 de julho de 2008, BPB/Comissão, T-53/03, EU:T:2008:254, n.º 54).

95 Pelo contrário, os excertos das respostas à comunicação de acusações que a Comissão cita na decisão recorrida no intuito de resumir e de responder a um argumento desenvolvido por um destinatário da comunicação de acusações no procedimento administrativo não podem ser considerados elementos condenatórios (v., neste sentido, Acórdão de 15 de março de 2000, Cimenteries CBR e o./Comissão, T-25/95, T-26/95, T-30/95 a T-32/95, T-34/95 a T-39/95, T-42/95 a T-46/95, T-48/95, T-50/95 a T-65/95, T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 e T-104/95, EU:T:2000:77, n.º 391).

96 Incumbe à empresa em causa, sendo caso disso, demonstrar que o resultado a que a Comissão chegou na sua decisão teria sido diferente se devesse ser excluído, enquanto meio de prova de acusação, um documento não comunicado no qual a Comissão se baseou para imputar a infração a essa empresa (v., neste sentido, Acórdão de 26 de setembro de 2018, Infineon Technologies/Comissão, C-99/17 P, EU:C:2018:773, n.ºs 78 e 79; v., igualmente, Acórdão de 30 de setembro de 2009, Hoechst/Comissão, T-161/05, EU:T:2009:366, n.º 165 e jurisprudência referida).

97 No que respeita à falta de comunicação de um documento com elementos de prova de defesa, é jurisprudência assente que a empresa em causa tem unicamente de demonstrar que a sua não divulgação pode ter influenciado, em seu detrimento, o decurso do procedimento e o teor da decisão da Comissão (v. Acórdão de 30 de setembro de 2009, Hoechst/Comissão, T-161/05, EU:T:2009:366, n.º 166 e jurisprudência referida) ou ainda que pode ter prejudicado ou dificultado a defesa dos interesses dessa empresa no procedimento administrativo (Acórdão de 19 de dezembro de 2013, Siemens e o./Comissão, C-239/11 P, C-489/11 P e C-498/11 P, não publicado, EU:C:2013:866, n.º 368).

98 A esse respeito, constitui um elemento de defesa uma passagem de uma resposta a uma comunicação de acusações ou um documento anexo a essa resposta que seja suscetível de ser pertinente para a defesa de uma empresa na medida em que lhe permita invocar elementos não compatíveis com as deduções efetuadas nessa fase pela Comissão (Acórdão de 12 de julho de 2011, Hitachi e o./Comissão, T-112/07, EU:T:2011:342, n.º 34).

99 Em contrapartida, o simples facto de outras empresas terem invocado os mesmos argumentos que a empresa em causa e de eventualmente terem utilizado mais recursos na sua defesa não é suficiente para considerar esses argumentos elementos de defesa (v. Acórdão de 12 de julho de 2011, Hitachi e o./Comissão, T-112/07, EU:T:2011:342, n.º 35 e jurisprudência referida).

100 No que respeita a documentos a que a Comissão não é obrigada, regra geral, a facultar o acesso por sua própria iniciativa, há que salientar que as empresas em causa não podiam, em princípio, validamente invocar uma falta de comunicação de alegados elementos de defesa contidos nas respostas à uma comunicação de acusações, uma vez que não tinham pedido o acesso a essas respostas no decurso do processo administrativo (v., neste sentido, Acórdão de 16 de junho de 2011, FMC Foret/Comissão, T-191/06, EU:T:2011:277, n.º 292).

101 Importa igualmente recordar que cabe à empresa que invoca uma violação dos seus direitos de defesa fornecer um primeiro indício da utilidade, para a sua defesa, dos documentos não comunicados pela Comissão (Acórdão de 12 de julho de 2018, Brugg Kabel e Kabelwerke Brugg/Comissão, T-441/14, EU:T:2018:453, n.º 80).

102 No presente caso, deve ser feita uma distinção entre os alegados elementos de prova condenatórios e os alegados elementos de prova ilibatórios cuja não divulgação as recorrentes contestam.

a) Quanto aos alegados elementos de prova condenatórios

103 Os alegados elementos de prova condenatórios a que as recorrentes não tiveram acesso são todos referentes à descrição e à análise, constantes dos considerandos 976 a 989 e 998 a 1012 da decisão recorrida, do quadro normativo e da prática administrativa aplicáveis à determinação das tarifas das transportadoras em determinados países terceiros. A este respeito, as recorrentes visam, desde logo, as referências diretas da Comissão às respostas da CPA, da British Airways, da Cargolux, de outra transportadora e da Japan Airlines à comunicação de acusações, em seguida, os elementos que remetem implicitamente para as referidas respostas e, por último, documentos não divulgados nos quais a Comissão se baseou sem que estes últimos proviessem necessariamente de outras transportadoras destinatárias da comunicação de acusações.

104 Antes de mais, no que respeita às referências diretas às respostas à comunicação de acusações que figuram na decisão recorrida, há que observar que, no essencial, não são simples resumos de um argumento desenvolvido por um destinatário da comunicação de acusações, na aceção da jurisprudência acima referida no n.º 95.

105 Por um lado, isto é válido para as afirmações da Japan Airlines e de outra transportadora reproduzidas nos considerandos 1003, 1005 e 1006 da decisão recorrida, segundo as quais, em primeiro lugar, não era exigido, até 2006, pelas autoridades japonesas a referência ao acordo com as transportadoras designadas pelo ASA aplicável no âmbito da apresentação de um pedido de autorização de sobretaxas e, em segundo lugar, não era imposta uma obrigação de coordenação nos voos entre o Japão e o Reino Unido.

106 Como alegam as recorrentes, resulta claramente da decisão recorrida que a Comissão se baseou nessas declarações para sustentar a sua conclusão de que não existia uma prática administrativa que obrigasse as transportadoras arguidas a uma coordenação nas sobretaxas durante o período da infração e, assim, corroborar a sua tese de que os comportamentos praticados no Japão eram abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE. Com efeito, na parte da decisão recorrida intitulada «Análise do sistema regulador japonês», nos considerandos 1005 e 1006 da decisão recorrida, a Comissão baseia-se nas referidas declarações para retirar as duas seguintes conclusões. Em primeiro lugar, os ASA celebrados entre o Japão e os Estados partes no Acordo EEE não obrigavam na prática as transportadoras a chegar a um acordo sobre as tarifas, na medida em que lhes bastava, para fugir a tal obrigação, fazer referência, no seu pedido relativo à STC, a um alegado acordo na IATA. Em segundo lugar, as autoridades japonesas não impunham nenhuma obrigação de coordenação no respeitante aos voos entre o Japão e o Reino Unido.

107 Por outro lado, isto é válido também para as afirmações da CPA, da Cargolux e da British Airways mencionadas nos considerandos 977 a 979 da decisão recorrida, através das quais estas três transportadoras reconhecem que a apresentação de pedidos individuais de aprovação de sobretaxas em Hong Kong era possível, designadamente com vista a um montante fixo da STC. É certo que essas afirmações constam numa parte da decisão recorrida intitulada «Argumentos das transportadoras». Todavia, como salientam com razão as recorrentes, no considerando 987 da decisão recorrida, no âmbito da análise da prática administrativa que vigora em Hong Kong, a Comissão refere o seguinte:

«Outras partes refutam a possível existência de uma exigência [de discussão das tarifas e de apresentação de um pedido coletivo ao Departamento da Aviação Civil de Hong Kong (a seguir «DAC»)], com algumas a argumentar que o DAC encorajou e não exigiu a concertação.»

108 Ora, esta afirmação da Comissão só pode ser entendida no sentido de que visa as declarações da CPA, da Cargolux e da British Airways mencionadas nos considerandos 977 a 979 da decisão recorrida.

109 Em contrapartida, as declarações da CPA retomadas no considerando 1004 da decisão recorrida não podem ser qualificadas de elementos de prova condenatórios, uma vez que não decorre da decisão recorrida que a Comissão se baseou nelas para determinar a existência da infração única e continuada.

110 Em seguida, no que respeita aos elementos que remetem implicitamente para as referidas respostas, contrariamente ao que as recorrentes alegam, não resulta da passagem do considerando 1012 da decisão recorrida, segundo a qual «não é sustentado que as partes tinham a obrigação de se concertar sobre a STS ou sobre o pagamento de comissões sobre as sobretaxas», que a Comissão se baseou em elementos condenatórios não divulgados. Com efeito, através desta constatação, a Comissão limita-se a observar que não foi apresentado nenhum elemento que comprove essa obrigação em resposta à comunicação de acusações.

111 Por último, no que respeita aos documentos não divulgados nos quais a Comissão se teria baseado sem que estes últimos emanem necessariamente de outras transportadoras destinatárias da comunicação de acusações, as recorrentes mencionam os documentos que teriam servido para a análise da legislação japonesa e dos ASA aplicáveis em países terceiros que não Hong Kong e o Japão, referidos nos considerandos 998 a 1001, 1009, 1010 e 1013 a 1019 da decisão recorrida.

112 Ora, há que observar que estes considerandos não remetem para nenhum documento do processo instrutor que tenha sido apresentado antes ou após o envio da comunicação de acusações. Nos referidos considerandos, a Comissão limita-se a descrever as disposições aplicáveis da legislação japonesa e dos ASA de que são partes os países terceiros em causa e a concluir que não está demonstrada a exigência por estas de uma coordenação tarifária às transportadoras. As disposições em causa são as referidas por algumas transportadoras destinatárias da comunicação de acusações na sua argumentação em resposta a esta comunicação, como decorre dos considerandos 1002, 1003 e 1013 da decisão recorrida.

113 As recorrentes não explicam em que medida as passagens em causa da decisão recorrida revelam a existência de um ou mais documentos condenatórios não divulgados nos quais a Comissão se teria baseado.

114 Mesmo admitindo que as recorrentes pretendem aqui apontar o facto de a Comissão não lhes ter dado acesso ao texto das disposições jurídicas em causa, há que salientar que o quadro jurídico aplicável no Japão e nos outros países terceiros em causa em matéria de sobretaxas não pode constituir, por si só, um elemento condenatório e que, em todo o caso, esta informação é, em princípio, pública e acessível (v., neste sentido, Acórdão de 27 de setembro de 2006, Jungbunzlauer/Comissão, T-43/02, EU:T:2006:270, n.º 354). Além disso, a comunicação de acusações refere no seu ponto 139 que, no Japão, «a coordenação d[a] aplicação [da STC] entre [transportadoras] não [era] de todo obrigatória» e contém, no seu considerando 1439, uma análise das cláusulas de fixação conjunta de preços que constam, eventualmente, de um ASA. Por conseguinte, as recorrentes tinham condições, durante o procedimento administrativo, para dar a conhecer utilmente o seu ponto de vista sobre as disposições jurídicas em causa.

115 À luz do exposto, há que concluir que a Comissão cometeu um erro ao recusar às recorrentes o acesso às passagens das respostas à comunicação de acusações referidas nos considerandos 977 a 979, 1003, 1005 e 1006 da decisão recorrida e acima descritas nos n.os 105 a 108.

b) Quanto aos alegados elementos de prova ilibatórios

116 No caso em apreço, há que observar, antes de mais, que é pacífico entre as partes que os documentos em que constam, segundo as recorrentes, elementos ilibatórios foram objeto dos seus pedidos de acesso durante o procedimento administrativo.

117 Em seguida, há que salientar que as recorrentes se limitam em larga medida a invocar o facto de certas transportadoras arguidas ou destinatárias da comunicação de acusações terem invocado os mesmos argumentos que elas nas suas respostas à comunicação de acusações ou nas suas observações no Tribunal Geral. Ora, essas considerações são impróprias para caracterizar a existência de elementos ilibatórios (v., neste sentido, Acórdão de 12 de julho de 2011, Hitachi e o./Comissão, T-112/07, EU:T:2011:342, n.os 43 e 44).

118 Por outro lado, ma medida em que especulam sobre a existência de documentos ilibatórios fornecidos por outras transportadoras, as recorrentes não fornecem um começo de prova da sua utilidade para as necessidades da presente instância (v., neste sentido, Acórdão de 27 de setembro de 2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin/Comissão, T-357/06, EU:T:2012:488, n.º 164). De resto, acolher as alegações das recorrentes, não obstante a sua generalidade, teria por consequência permitir-lhes beneficiar dos esforços e dos recursos mais importantes eventualmente envidados pelas outras transportadoras, em desacordo com a jurisprudência acima recordada no n.º 99.

119 No que respeita especificamente aos documentos subjacentes à declaração da Comissão sobre a aliança WOW na sua Decisão de 4 de julho de 2005 no processo COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss, há que observar que a Comissão não se baseou nos mesmos no âmbito do procedimento que deu origem à decisão recorrida e que a referência feita a essa decisão na nota de rodapé 1386 da decisão recorrida assenta, como salienta a Comissão, apenas em informações públicas.

120 Quanto aos elementos que supostamente atestam a existência de acordos de capacidade entre a Lufthansa e os destinatários de várias mensagens de correio eletrónico enviadas por esta a respeito de uma adaptação do seu nível de STC e que teriam contribuído assim para sustentar uma explicação plausível para esses envios, a saber, uma informação legítima comunicada por uma fornecedora aos seus clientes, há que salientar, em primeiro lugar, que as recorrentes já suscitaram, como sublinha a Comissão, na sua resposta à comunicação de alegações o argumento de que os destinatários das mensagens de correio eletrónico em causa eram clientes da Lufthansa, em segundo lugar, que já dispunham, através de elementos que constam do processo instrutor, de uma enumeração das transportadoras partes num acordo de aquisição de capacidade com a Lufthansa, como as próprias admitiram na audiência, e, em terceiro lugar, que a Comissão rejeitou o respetivo argumento na decisão recorrida, sublinhando, no considerando 797, que os anúncios tinham permitido que as recorrentes ficassem cientes de que a Lufthansa estava envolvida em negociações com outras transportadoras. Daqui resulta que as recorrentes não demonstraram que a comunicação desses elementos poderia ter sido útil no âmbito da sua defesa.

121 No que respeita aos elementos que teriam sido apresentados pelas transportadoras não arguidas, as recorrentes usam conjeturas extremamente gerais, ao alegar que os referidos elementos poderiam ter sido apresentados em sua defesa para ilibá-las, uma vez que as transportadoras não arguidas estavam envolvidas nos contactos controvertidos imputados às recorrentes no âmbito da decisão recorrida. Ora, devido a sua generalidade, a hipótese formulada pelas recorrentes não pode constituir uma indicação suficientemente precisa da existência de elementos ilibatórios nas respostas das referidas transportadoras (v., neste sentido, Acórdão de 27 de setembro de 2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin/Comissão, T-357/06, EU:T:2012:488, n.º 164).

122 O mesmo se aplica ao argumento das recorrentes através do qual alegam que, tendo em conta que os seus empregados participaram numa «parte mínima» dos comportamentos em causa, os elementos justificativos referentes à maioria dos referidos comportamentos estão na posse das outras transportadoras arguidas.

123 Por último, é em vão que as recorrentes invocam o Acórdão de 29 de junho de 1995, Solvay/Comissão (T-30/91, EU:T:1995:115), no qual o Tribunal Geral indicou que não competia à Comissão decidir sozinha se os documentos recolhidos no âmbito da instrução eram suscetíveis de ilibar as empresas em causa, na medida em que nesse processo eram documentos que faziam parte do processo instrutor propriamente dito. Ora, o Tribunal Geral já teve a oportunidade de precisar que a consideração de que não pode incumbir unicamente à Comissão a decisão de quais são os documentos úteis à defesa da empresa em causa, era relativa aos documentos constantes do processo da Comissão e não se podia aplicar às respostas dadas pelas outras partes em causa às acusações comunicadas pela Comissão (Acórdão de 16 de junho de 2011, Heineken Nederland e Heineken/Comissão, T-240/07, EU:T:2011:284, n.º 254).

c) Conclusão

124 Há que concluir que a Comissão recusou indevidamente às recorrentes o acesso às passagens das respostas à comunicação de acusações referidas nos considerandos 977 a 979, 1003, 1005 e 1006 da decisão recorrida. Em conformidade com a jurisprudência acima referida no n.º 96, adiante se analisará (v. n.º 550, *infra*), no âmbito do exame do mérito das apreciações da Comissão relativas à participação das recorrentes na infração única e continuada, se o resultado a que chegou poderia ter sido diferente caso essas passagens fossem excluídas como meios de prova condenatórios.

125 No que respeita aos pedidos das recorrentes de adoção de medidas de organização do processo ou de instrução a fim de obterem a apresentação das respostas das destinatárias da comunicação de acusações e dos respetivos anexos, bem como das observações e dos documentos apresentados no Tribunal Geral pelas outras transportadoras no âmbito dos seus recursos da Decisão de 9 de novembro de 2010, as recorrentes alegam que a referida apresentação lhes permitiria demonstrar que esses documentos eram úteis à sua defesa e, portanto, que a não divulgação dos mesmos constituía uma violação dos seus direitos.

126 A este respeito, basta salientar que o Tribunal Geral pôde pronunciar-se sobre o mérito do primeiro fundamento com base nos elementos que lhe foram apresentados e que só ele decide da eventual necessidade de completar os elementos de informação de que dispõe sobre os processos que lhe são submetidos, tomando as medidas pedidas no caso concreto, as quais não podem ter por objeto suprir a omissão das recorrentes na produção da prova (v., neste sentido, Acórdão de 16 de julho de 2009, SELEX Sistemi Integrati/Comissão, C-481/07 P, não publicado, EU:C:2009:461, n.º 44). Daqui resulta que os pedidos das recorrentes devem ser indeferidos, tanto no que respeita às respostas à comunicação de acusações como no que respeita às observações apresentadas no Tribunal Geral no âmbito do recurso da Decisão de 9 de novembro de 2010.

2. Quanto ao segundo fundamento, relativo à violação do direito de audiência e à falta de competência

127 As recorrentes articulam o presente fundamento em duas partes, relativas, a primeira, a uma violação do direito de audiência e à falta de competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE aos serviços de frete de entrada e, a segunda, à falta de competência da Comissão para aplicar o artigo 53.º do Acordo EEE às rotas EEE, exceto União-Suíça.

a) Quanto à primeira parte do segundo fundamento, relativa à violação do direito de audiência e à falta de competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada

128 As recorrentes sustentam, em substância, que a Comissão violou o seu direito de audiência e excedeu os limites da sua competência ao declarar e sancionar uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada, o que a Comissão contesta.

129 Importa recordar que, tratando-se de um comportamento adotado fora do território do EEE, a competência da Comissão à luz do direito internacional público para declarar e punir uma violação do artigo 101.º TFUE ou do artigo 53.º do Acordo EEE pode ser estabelecida segundo o critério da execução ou segundo o critério dos efeitos qualificados (v., neste sentido, Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão, C-413/14 P, EU:C:2017:632, n.os 40 a 47, e de 12 de julho de 2018, Brugg Kabel e Kabelwerke Brugg/Comissão, T-441/14, EU:T:2018:453, n.os 95 a 97).

130 Estes critérios são alternativos e não cumulativos (Acórdão de 12 de julho de 2018, Brugg Kabel e Kabelwerke Brugg/Comissão, T-441/14, EU:T:2018:453, n.º 98; v. igualmente, neste sentido, Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão, C-413/14 P, EU:C:2017:632, n.os 62 a 64).

131 Nos considerandos 1043 a 1046 da decisão recorrida, a Comissão baseou-se tanto no critério da execução como no critério dos efeitos qualificados para estabelecer, à luz das regras de direito internacional público, a sua competência para declarar e punir uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada.

132 Uma vez que as recorrentes invocam um erro na aplicação de cada um desses dois critérios, o Tribunal Geral considera oportuno começar por examinar se a Comissão podia, legitimamente, recorrer ao critério dos efeitos qualificados. Para o efeito, o Tribunal Geral analisará se as recorrentes têm fundamento, por um lado, para invocar uma violação do seu direito de audiência sobre a aplicação deste critério e, por outro, para sustentar que a Comissão cometeu erros nesta aplicação. Em conformidade com a jurisprudência acima referida no n.º 130, pelo menos uma destas duas alegações deve ser fundada para que seja necessário verificar se a Comissão se podia basear no critério da execução.

1) Quanto ao direito de audiência

133 As recorrentes acusam a Comissão de as ter privado da possibilidade de se exprimirem a respeito da aplicação do critério dos efeitos qualificados durante o procedimento administrativo. Com efeito, a Comissão não indicou na comunicação de acusações que pretendia recorrer ao critério

dos efeitos qualificados. Também não referiu na comunicação quais eram os fundamentos em que se baseou na decisão recorrida para concluir que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido.

134 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

135 A este respeito, importa recordar que a comunicação de acusações constitui a garantia processual que aplica o princípio fundamental de direito da União que exige o respeito dos direitos de defesa em qualquer processo (Acórdão de 3 de setembro de 2009, Papierfabrik August Koehler e o./Comissão, C-322/07 P, C-327/07 P e C-338/07 P, EU:C:2009:500, n.º 35).

136 Este princípio exige, nomeadamente, que a comunicação de acusações dirigida pela Comissão a uma empresa à qual pretenda aplicar uma sanção pela violação das normas da concorrência contenha os elementos essenciais imputados a essa empresa, tais como os factos de que é acusada, a qualificação que lhes é dada e as provas em que a Comissão se baseia, para que essa empresa possa invocar utilmente os seus argumentos no âmbito do procedimento administrativo instaurado contra ela (Acórdão de 3 de setembro de 2009, Papierfabrik August Koehler e o./Comissão, C-322/07 P, C-327/07 P e C-338/07 P, EU:C:2009:500, n.º 36).

137 O artigo 27.º, n.º 1, do Regulamento n.º 1/2003 e o artigo 11.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 773/2004, de 7 de abril de 2004, relativo à instrução de processos pela Comissão para efeitos dos artigos [101.º TFUE] e [102.º TFUE] (JO 2004, L 123, p. 18), que aplicam este princípio, impõem à Comissão que só tomar em consideração na sua decisão final as acusações relativamente às quais as empresas e associações de empresas interessadas puderam dar a conhecer o respetivo ponto de vista.

138 Em simultâneo, deve ser tida em conta a natureza provisória da comunicação de acusações que implica que a existência de diferenças entre este último documento e a decisão final seja não só possível mas também lícita, uma vez que a decisão final reflete todos os elementos apresentados e discutidos durante o procedimento administrativo, incluindo após o envio da comunicação de acusações (v., neste sentido, Acórdão de 7 de janeiro de 2004, Aalborg Portland e o./Comissão, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P e C-219/00 P, EU:C:2004:6, n.º 67).

139 Só se a decisão final imputar às empresas em causa infrações diferentes das referidas na comunicação de acusações ou der por provados factos diferentes deverá ser declarada uma violação dos direitos de defesa (v. Acórdão de 14 de março de 2013, Fresh Del Monte Produce/Comissão, T-587/08, EU:T:2013:129, n.º 706 e jurisprudência referida). Segundo a jurisprudência, não é esse o caso quando as alegadas diferenças entre a comunicação de acusações e a decisão recorrida não incidem sobre comportamentos diferentes daqueles sobre os quais as recorrentes já se tenham explicado e que, como tal, são alheios a qualquer nova acusação (Acórdão de 29 de março de 2012, Telefónica e Telefónica de España/Comissão, T-336/07, EU:T:2012:172, n.ºs 84 e 85).

140 É pacífico entre as partes que, ao contrário da decisão recorrida, a comunicação de acusações não faz referência ao critério dos efeitos qualificados. Importa, no entanto, observar que, ao recorrer nessa decisão ao critério dos efeitos qualificados para fundamentar à luz do direito internacional a sua competência para declarar e punir uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada, a Comissão não imputou às recorrentes novas acusações nem alterou o conteúdo das acusações que tinha formulado a título provisório na comunicação de acusações.

141 Com efeito, a Comissão já tinha indicado na comunicação de acusações que pretendia declarar uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada. No considerando 129 da comunicação de acusações, a Comissão observou, assim, que a «infração abrangia os serviços de frete […] na U[nião]/EEE e na Suíça e nas rotas entre os aeroportos da U[nião]/EEE e de país terceiro no mundo inteiro, nos dois sentidos». Do mesmo modo, no considerando 1430 da comunicação de acusações, a Comissão salientou que «todas as atividades anticoncorrenciais que envolviam cada um dos participantes se inseriam num objetivo global, a saber, de acordar o preço ou, pelo menos, de eliminar a incerteza sobre os preços no mercado do frete do EEE, incluindo nas rotas entre os aeroportos do EEE e os países terceiros».

142 A Comissão justificou, igualmente, a sua competência para declarar a existência de uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada, logo na fase da comunicação de acusações. No considerando 1390 da comunicação, a Comissão salientou, assim, que era «competente para aplicar o artigo [101.º TFUE] aos acordos relativos ao transporte aéreo entre os aeroportos da [União] e os países terceiros que eram suscetíveis de ter afetado o comércio entre Estados-Membros». No considerando 1394 da referida comunicação, a Comissão acrescentou que era, igualmente, «competente para aplicar o artigo 53.º do Acordo EEE […] aos acordos relativos ao transporte aéreo entre os aeroportos do [EEE] e os países terceiros que são suscetíveis de ter afetado o comércio entre os Estados-Membros e partes contratantes do Acordo EEE ou entre partes contratantes do Acordo EEE».

143 Nas suas respostas à comunicação de acusações, as recorrentes contestaram, aliás, expressamente essas apreciações. A secção 11 da resposta da SAS Cargo à comunicação de acusações e a secção 6 da resposta da SAS Consortium à comunicação de acusações são, assim, totalmente dedicadas à apreciação da competência da Comissão para declarar a existência de uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada.

144 Nos considerandos 1042 a 1046 da decisão recorrida, a Comissão limitou-se a responder a esses argumentos, em conformidade com a possibilidade que lhe é reconhecida, atendendo ao procedimento administrativo, de rever ou acrescentar argumentos de facto ou de direito em apoio das acusações que formulou (v., neste sentido, Acórdão de 29 de março de 2012, Telefónica e Telefónica de España/Comissão, T-336/07, EU:T:2012:172, n.º 82).

145 Nestas condições, a circunstância de o critério dos efeitos qualificados não ter sido especificamente debatido no procedimento administrativo é indiferente para efeitos da apreciação do respeito dos direitos de defesa das recorrentes.

146 Daqui resulta que as recorrentes não têm fundamento quando sustentam que a Comissão violou os seus direitos de defesa ao invocar o critério dos efeitos qualificados pela primeira vez na decisão recorrida.

147 As recorrentes também não têm fundamento para sustentar que a aplicação do critério dos efeitos qualificados nos considerandos 1046 e 1046 da decisão recorrida se baseia em factos que a Comissão não tinha tido em consideração na comunicação de acusações. Com efeito, todos os elementos de facto em que se baseiam estes considerandos figuram na comunicação de acusações. Assim, o fundamento referido no considerando 1045 da decisão recorrida atinente ao efeito do comportamento controvertido sobre os consumidores do EEE apoia-se nas considerações relativas à estrutura dos preços dos serviços de frete, ao papel de intermediário dos transitários entre as transportadoras e os expedidores e à natureza da infração única e continuada (incluindo a sua qualificação como restrição de concorrência «por objetivo»), que já constavam

dos pontos 7, 104, 1396 a 1411 e 1434 a 1438 da comunicação de acusações. Do mesmo modo, o fundamento relativo aos efeitos na concorrência dos serviços interlinhas retomado no mesmo considerando baseia-se nas considerações relativas ao funcionamento do setor do frete referidas nos pontos 7, 9, 102 e 105 da comunicação de acusações. Quanto ao âmbito geográfico do cartel controvertido e à inclusão dos serviços de frete de entrada na infração única e continuada referidos no considerando 1046 da decisão recorrida, são abordados nos pontos 3, 125, 129, 1045, 1390, 1394 e 1430 da comunicação de acusações.

148 Daqui resulta que as recorrentes não demonstram que o seu direito de audiência tinha sido violado a este respeito.

2) Quanto à aplicação do critério dos efeitos qualificados

149 Na petição, as recorrentes contestavam a aplicabilidade do critério dos efeitos qualificados, sustentando, em substância, que não era reconhecido no direito da União e que tinha sido invocado em violação do princípio da não retroatividade. No entanto, na réplica, as recorrentes indicaram renunciar a estes argumentos, atendendo ao Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

150 Em contrapartida, as recorrentes mantêm que a Comissão cometeu erros na aplicação do critério dos efeitos qualificados. A Comissão inverteu o ónus da prova e baseou-se em considerações erradas e contrárias ao direito internacional público para concluir que este critério estava preenchido.

151 Segundo as recorrentes, decorre do Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão (C-413/14 P, EU:C:2017:632, n.os 49 a 51), que os efeitos do acordo controvertido ou da prática controvertida se devem fazer sentir especificamente sobre a concorrência no mercado interno. Esses efeitos devem ser imediatos, substanciais e previsíveis e ter caráter provável

152 No caso em apreço, a Comissão considerou, por um lado, que as sobretaxas eram repercutidas ao nível da cadeia de produção e de distribuição e afetavam os consumidores no EEE sob a forma de um aumento dos preços das mercadorias importadas. Ora, tais efeitos não são imediatos nem previsíveis. Também não se mostram comprovados, sendo, pelo contrário, puramente especulativos. No que respeita, especialmente, à recusa de pagamento de comissões, só teve efeitos sobre os transitários.

153 A Comissão não provou, igualmente, o caráter substancial dos efeitos do comportamento imputado sobre os consumidores no EEE. Este comportamento era apenas referente às duas sobretaxas, que representavam uma fração do preço final. Ora, no plano da teoria económica, a coordenação de uma pequena parte de um preço não tem incidência no caráter concorrencial do preço total. Por outro lado, o efeito dos comportamentos nos quais as recorrentes estavam envolvidas em países terceiros só poderia ter melhorado, e não restringindo, a competitividade dos produtos importados no EEE. Com efeito, esses comportamentos deram origem a uma redução das sobretaxas nos Estados Unidos, em Hong Kong, no Japão e na Tailândia.

154 Por outro lado, a Comissão fez referência aos efeitos na concorrência dos serviços interlinhas, que as transportadoras de países terceiros que não servem o aeroporto de destino final situado no EEE adquirem a outras transportadoras. Ora, na decisão recorrida, a Comissão descreveu esses efeitos de forma insuficiente e pouco clara. A Comissão também não apresentou provas que sustentem o seu raciocínio, sendo duvidoso que existam tais provas.

155 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

156 Na decisão recorrida, a Comissão baseou-se, em substância, em três fundamentos autónomos para considerar preenchido o critério dos efeitos qualificados se no caso em apreço.

157 Os dois primeiros fundamentos são expostos no considerando 1045 da decisão recorrida. Tal como confirmou a Comissão em resposta às perguntas escritas e orais do Tribunal Geral, estes fundamentos estão relacionados com os efeitos da coordenação nos serviços de frete de entrada tomada isoladamente. O primeiro fundamento é que os «custos acrescidos do transporte aéreo para o EEE e, consequentemente, os preços mais altos das mercadorias importadas são, pela sua natureza, suscetíveis de ter efeitos sobre os consumidores no EEE». O segundo fundamento diz respeito aos efeitos da coordenação nos serviços de frete de entrada «também na prestação de serviços [de frete] por outras transportadoras no EEE, entre plataformas de correspondência ("*hubs*") no EEE utilizadas pelas transportadoras de países terceiros e os aeroportos de destino de tais remessas no EEE que não são servidos pelo transportador do país terceiro».

158 O terceiro fundamento consta do considerando 1046 da decisão recorrida e diz respeito, como resulta das respostas da Comissão às perguntas escritas e orais do Tribunal Geral, aos efeitos da infração única e continuada no seu conjunto.

159 O Tribunal Geral entende que é oportuno examinar tanto os efeitos da coordenação relativa aos serviços de frete de entrada isoladamente como os efeitos da infração única e continuada no seu conjunto, começando pelos primeiros.

i) Quanto aos efeitos da coordenação relativa aos serviços de frete de entrada isoladamente

160 Há que conhecer primeiro do mérito do primeiro fundamento em que se baseia a conclusão da Comissão de que o critério dos efeitos qualificados está preenchido no caso presente (a seguir «efeito em causa»).

161 A este respeito, há que recordar que, como decorre do considerando 1042 da decisão recorrida, o critério dos efeitos qualificados permite justificar a aplicação das regras de concorrência da União e do EEE à luz do direito internacional público, quando seja de prever que o comportamento controvertido venha a produzir efeitos imediatos e substanciais no mercado interno ou no EEE (v., neste sentido, Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão, C-413/14 P, EU:C:2017:632, n.º 49; v., igualmente, neste sentido, Acórdão de 25 de março de 1999, Gencor/Comissão, T-102/96, EU:T:1999:65, n.º 90).

162 No caso em apreço, as recorrentes contestam tanto a relevância do efeito em causa (v. n.os 163 a 179, *infra*) como o seu caráter previsível (v. n.os 183 a 200, *infra*), substancial (v. n.os 201 a 216, *infra*) e imediato (v. n.os 217 a 226, *infra*).

– *Quanto à relevância do efeito em causa*

163 Resulta da jurisprudência que o facto de uma empresa participante num acordo ou numa prática concertada se situar num Estado terceiro não obsta à aplicação do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE, quando esse acordo ou prática produza os seus efeitos, respetivamente, no mercado interno ou no EEE (v., neste sentido, Acórdão de 25 de novembro de 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, n.º 11).

164 O objetivo da aplicação do critério dos efeitos qualificados é precisamente identificar um comportamento que, sendo certo embora que não foi adotado no mercado interno ou no território do EEE, é suscetível de ter efeitos anticoncorrenciais no mercado interno ou no interior do EEE (v., neste sentido, Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão, C-413/14 P, EU:C:2017:632, n.º 45).

165 Este critério não exige que se demonstre que o comportamento controvertido produziu efeitos que se materializaram efetivamente no mercado interno ou no EEE. Pelo contrário, segundo a jurisprudência, basta ter em conta os efeitos prováveis desse comportamento na concorrência (v., neste sentido, Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão, C-413/14 P, EU:C:2017:632, n.º 51).

166 Com efeito, incumbe à Comissão assegurar a proteção da concorrência no mercado interno ou no EEE contra as ameaças ao seu funcionamento efetivo.

167 Perante um comportamento que a Comissão considerou, como no caso em apreço, revelar um tal grau de nocividade para a concorrência no mercado interno ou no EEE que podia ser qualificado de restrição da concorrência por «objetivo» na aceção do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE, a aplicação do critério dos efeitos qualificados também não pode exigir, como de resto admitem as recorrentes, a demonstração dos efeitos concretos que pressupõe a qualificação de um comportamento de restrição da concorrência pelo «efeito», na aceção dessas disposições.

168 A este respeito, há que lembrar, como fazem as recorrentes, que o critério dos efeitos qualificados assenta na redação do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE, que se destinam a identificar os acordos e práticas que limitem a concorrência, respetivamente, no mercado interno e no EEE. Com efeito, essas disposições proíbem acordos e práticas das empresas que tenham como objetivo ou efeito impedir, restringir ou falsear a concorrência, respetivamente, «no mercado interno» e «no território abrangido pelo [Acordo EEE]» (v., neste sentido, Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão, C-413/14 P, EU:C:2017:632, n.º 42).

169 Ora, é jurisprudência constante que o objetivo e o efeito anticoncorrencial não são pressupostos cumulativos, mas sim alternativos, para apreciar se um comportamento é abrangido pelas proibições enunciadas no artigo 101.º TFUE e no artigo 53.º do Acordo EEE (v., neste sentido, Acórdão de 4 de junho de 2009, T-Mobile Netherlands e o., C-8/08, EU:C:2009:343, n.º 28 e jurisprudência referida).

170 Daí resulta que, como refere a Comissão no considerando 917 da decisão recorrida, é supérfluo ter em conta os efeitos concretos do comportamento controvertido, uma vez demonstrado o seu objetivo anticoncorrencial (v., neste sentido, Acórdãos de 13 de julho de 1966, Consten e Grundig/Comissão, 56/64 e 58/64, EU:C:1966:41, p. 496, e de 6 de outubro de 2009, GlaxoSmithKline Services e o./Comissão e o., C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P e C-519/06 P, EU:C:2009:610, n.º 55).

171 Nestas condições, interpretar o critério dos efeitos qualificados no sentido de que exige a prova dos efeitos concretos do comportamento controvertido mesmo perante uma restrição da concorrência «pelo objetivo», equivaleria a sujeitar a competência da Comissão para declarar e punir uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE a um pressuposto que não encontra fundamento no texto destas disposições.

172 As recorrentes não podem, além disso, acusar a Comissão de não ter analisado suficientemente o efeito em causa.

173 Com efeito, no considerando 1045 da decisão recorrida, a Comissão considerou, em substância, que a infração única e continuada, na medida em que dizia respeito às rotas de entrada, era suscetível de aumentar o montante das sobretaxas e, consequentemente, o preço total dos serviços de frete de entrada e que os transitários tinham repercutido esse custo adicional nos expedidores estabelecidos no EEE, que tiveram de pagar pelas mercadorias compradas um preço superior ao que lhes teria sido faturado sem essa infração.

174 Contrariamente ao que sustentam as recorrentes, não se pode considerar que esse efeito seja irrelevante para efeitos da aplicação do critério dos efeitos qualificados, pelo facto de não se fazer sentir especificamente na concorrência no mercado interno.

175 A este respeito, em primeiro lugar, há que observar que as recorrentes não explicam o que querem dizer com tal argumento.

176 Em segundo lugar, admitindo que a argumentação das recorrentes deva ser interpretada no sentido de que o comportamento controvertido, na medida em que respeitava às rotas de entrada, não era suscetível de restringir a concorrência no EEE, pelo facto de esta ser exercida só nos país terceiros onde estão estabelecidos os transitários que se aprovisionavam em serviços de frete de entrada junto das transportadoras arguidas, há que observar que as recorrentes estão enganadas.

177 A este respeito, há que salientar que a aplicação do critério dos efeitos qualificados deve ser feita à luz do contexto económico e jurídico em que se inscreve o comportamento em causa (v., neste sentido, Acórdão de 25 de novembro de 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, n.º 13).

178 No caso em apreço, decorre dos considerandos 14, 17 e 70 da decisão recorrida e das respostas das partes às medidas de organização do processo do Tribunal Geral que as transportadoras vendem exclusivamente, ou quase, os seus serviços de frete aos transitários. Ora, no que respeita aos serviços de frete de entrada, quase todas essas vendas são feitas no ponto de origem das rotas em causa, fora do EEE, onde estão estabelecidos os referidos transitários. Com efeito, resulta da petição que, entre 1 de maio de 2004 e 14 de fevereiro de 2006, as recorrentes apenas realizaram uma proporção negligenciável das suas vendas de serviços de frete de entrada a clientes localizados no EEE.

179 No entanto, importa observar que, se os transitários compram esses serviços, é nomeadamente na qualidade de intermediários, a fim de os consolidar num pacote de serviços cujo objetivo é, por definição, organizar o transporte integrado de mercadorias para o território do EEE em nome dos expedidores. Como decorre do considerando 70 da decisão recorrida, estes podem, nomeadamente, ser os adquirentes ou os proprietários das mercadorias transportadas. É pelo menos provável, portanto, que estes estejam estabelecidos no EEE.

180 Daí resulta que, por pouco que os transitários repercutam no preço dos seus lotes de serviços os eventuais custos adicionais resultantes do cartel controvertido, é, nomeadamente, na concorrência entre os transitários para captar a clientela desses expedidores que a infração única e continuada no respeitante às rotas de entrada é suscetível de ter impacto e, consequentemente, é no mercado interno ou no EEE que o efeito em causa se pode materializar.

181 Por conseguinte, os custos adicionais que expedidores podem ter tido que pagar e o inflacionamento do preço das mercadorias importadas no EEE que pode ter daí resultado estão entre os efeitos produzidos pelo comportamento controvertido que a Comissão podia invocar para efeitos de aplicação do critério dos efeitos qualificados.

182 Em conformidade com a jurisprudência acima referida no n.º 161, a questão é, portanto, saber se esse efeito tem o necessário caráter previsível, substancial e imediato.

– *Quanto à previsibilidade do efeito em causa*

183 A exigência de previsibilidade destina-se a salvaguardar a segurança jurídica, garantindo que as empresas em causa não possam ser punidas por efeitos que, embora resultantes do seu comportamento, não podiam razoavelmente esperar (v., neste sentido, Conclusões da advogada-geral J. Kokott no processo Otis Gesellschaft e o., C-435/18, EU:C:2019:651, n.º 83).

184 Preenchem, portanto, o pressuposto da previsibilidade os efeitos que as partes no cartel, dentro dos limites do que é geralmente conhecido, devam razoavelmente saber que virão a ocorrer, por oposição aos efeitos resultantes de um desenvolvimento das circunstâncias perfeitamente invulgar e, consequentemente, de uma cadeia atípica de causas (v., neste sentido, Conclusões da advogada-geral J. Kokott no processo Kone e o., C-557/12, EU:C:2014:45, n.º 42).

185 Ora, resulta dos considerandos 846, 909, 1199 e 1208 da decisão recorrida que, no caso, está em causa um comportamento colusório de fixação horizontal de preços, que a experiência mostra conduzir, nomeadamente, a subidas de preços, resultando numa má repartição dos recursos, particularmente em detrimento dos consumidores (v., neste sentido, Acórdão de 11 de setembro de 2014, CB/Comissão, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, n.º 51).

186 Também resulta dos considerandos 846, 909, 1199 e 1208 da decisão recorrida que esse comportamento dizia respeito à STC, à STS e à recusa de pagamento de comissões.

187 No caso em apreço, era previsível, portanto, para as transportadoras arguidas que a fixação horizontal da STC e da STS levaria a um aumento do seu nível. Como resulta dos considerandos 874, 879 e 899 da decisão recorrida, a recusa de pagamento de comissões era suscetível de reforçar esse aumento. Com efeito, era uma recusa concertada de conceder descontos nas sobretaxas aos transitários, assim tendendo a permitir às transportadoras arguidas «manter sob controlo a incerteza dos preços que a concorrência sobre o pagamento de comissões [no contexto das negociações com os transitários] poderia ter criado» (considerando 874 da referida decisão) e subtrair, assim, as sobretaxas ao jogo da concorrência (considerando 879 dessa decisão).

188 Ora, resulta do considerando 17 da decisão recorrida que o preço dos serviços de frete se compõe de tarifas e sobretaxas, incluindo a STC e a STS. A menos que se considere que um aumento da STC e da STS seria, através de um efeito de vasos comunicantes suficientemente provável, compensado por uma descida correspondente das tarifas e de outras sobretaxas, esse aumento era, em princípio, suscetível de levar a um aumento do preço total dos serviços de frete de entrada.

189 Contudo, as recorrentes não lograram demonstrar que era provável um efeito de vasos comunicantes a ponto de tornar imprevisível o efeito em causa.

190 Com efeito, as recorrentes limitam-se a uma vaga remissão para a «teoria económica» e a uma referência, na terceira parte do quinto fundamento, à declaração oral de um perito na audição na Comissão. Ora, em primeiro lugar, esta declaração não é acompanhada do estudo em que se baseia nem dos dados brutos subjacentes que pudessem ter permitido ao Tribunal Geral verificar a sua plausibilidade. Em segundo lugar, a referida declaração assenta numa metodologia que se acomoda mal com o âmbito da infração única e continuada tal como definido na decisão recorrida. O método «de diferença em diferença» no qual se baseia a referida declaração compara, efetivamente, a evolução dos preços faturados nas rotas «potencialmente afetadas pelas discussões e nas rotas que se sabe não serem afetadas por uma discussão», que aliás não identificou. Pelo contrário, no considerando 889 da decisão recorrida, a Comissão considerou que a STC e a STS eram «medidas de aplicação geral que não [eram] específicas de uma rota» e que «tinham por objetivo ser aplicadas a todas as rotas, a nível mundial, incluindo nas rotas com […] destino ao EEE». Em terceiro lugar, importa observar que a referida declaração diz respeito à AF e, em menor grau, à KLM. Ora, se a declaração em causa conclui pela existência de um efeito de vasos comunicantes no caso em apreço, é apenas com o fundamento de que as tarifas faturadas pela AF e pela KLM eram suficientemente flexíveis e podiam baixar de modo suficientemente rápido para neutralizar qualquer subida da STC e da STS. Pelo contrário, as recorrentes salientaram que as «tarifas do frete aéreo [eram] fixadas com antecedência de pelo menos seis meses [e que] as transportadoras compens[avam] os custos acrescidos em combustível com uma taxa adicional (a STC) que pode ser adaptada mais rapidamente, de forma que reflita as flutuações do preço do combustível».

191 Nestas condições, as partes no cartel controvertido poderiam ter razoavelmente previsto que a infração única e continuada, na medida em que dizia respeito aos serviços de frete de entrada, teria o efeito de aumentar o preço dos serviços de frete nas rotas de entrada.

192 A questão é, portanto, se era previsível para as transportadoras arguidas que os transitários iriam repercutir esses custos adicionais nos seus próprios clientes, ou seja, os expedidores.

193 A este respeito, decorre dos considerandos 14 e 70 da decisão recorrida que o preço dos serviços de frete constitui um fator de produção para os transitários. Este é um custo variável, cujo aumento tem, em princípio, o efeito de aumentar o custo marginal em relação ao qual os transitários fixam os seus próprios preços.

194 As recorrentes não apresentam nenhum elemento que prove que as circunstâncias do caso eram pouco propícias a uma repercussão a jusante, nos expedidores, dos custos adicionais resultantes da infração única e continuada nas rotas de entrada.

195 Nestas circunstâncias, era razoavelmente previsível para as transportadoras arguidas que os transitários repercutissem esses custos adicionais nos expedidores através de um aumento do preço dos serviços de trânsito.

196 Ora, como resulta dos considerandos 70 e 1031 da decisão recorrida, o custo das mercadorias cujo transporte integrado em nome dos expedidores os transitários organizam geralmente inclui o preço dos serviços de trânsito, nomeadamente o dos serviços de frete que são um dos seus elementos constitutivos.

197 À luz do exposto, era, portanto, previsível para as transportadoras arguidas que a infração única e continuada, no que diz respeito às rotas de entrada, tivesse o efeito de aumentar o preço das mercadorias importadas.

198 Pelos fundamentos acima referidos no n.º 179, era igualmente previsível para as transportadoras arguidas que, como resulta do considerando 1045 da decisão recorrida, esse efeito ocorresse no EEE.

199 Uma vez que o efeito em causa faz parte do curso normal dos acontecimentos e da racionalidade económica, não era, de resto, necessário que operassem no mercado da importação de mercadorias ou da sua revenda a jusante para o poder prever.

200 Conclui-se, portanto, que a Comissão fez prova bastante de que o efeito em causa tinha a natureza previsível exigida.

– *Quanto à natureza substancial do efeito em causa*

201 A apreciação do caráter substancial dos efeitos produzidos pelo comportamento controvertido deve ser feita à luz de todas as circunstâncias relevantes do caso. Essas circunstâncias incluem, nomeadamente, a duração, a natureza e o alcance da infração. Outras circunstâncias, como a importância das empresas que participaram nesse comportamento, podem ser também relevantes (v., neste sentido, Acórdãos de 9 de setembro de 2015, Toshiba/Comissão, T-104/13, EU:T:2015:610, n.º 159, e de 12 de julho de 2018, Brugg Kabel e Kabelwerke Brugg/Comissão, T-441/14, EU:T:2018:453, n.º 112).

202 Quando o efeito em causa for relativo a um aumento do preço de um bem ou serviço acabado derivado ou que contenha o serviço cartelizado, a proporção do preço do bem ou serviço acabado representada pelo serviço cartelizado também pode ser tida em conta.

203 No caso em apreço, tendo em conta todas as circunstâncias relevantes, há que considerar que o efeito em causa, que consiste no aumento do preço dos bens importados no EEE, tem caráter substancial.

204 Em primeiro lugar, no que respeita à duração da infração, resulta do considerando 1146 do preâmbulo da decisão recorrida que a duração da infração única e continuada é de 21 meses no que respeitava às rotas União-países terceiros e de oito meses no que respeitava às rotas EEE, exceto União-países terceiros. Resulta dos considerandos 1215 e 1217 dessa decisão que essa foi também a duração do envolvimento de todas as transportadoras arguidas, com exceção da Lufthansa Cargo e da Swiss.

205 Em segundo lugar, quanto ao alcance da infração, resulta do considerando 889 da decisão recorrida que a STC e a STS eram «medidas de aplicação geral que não [eram] específicas de uma rota» e que «tinham por objetivo ser aplicadas a todas as rotas, a nível mundial, incluindo nas rotas com destino ao EEE».

206 Em terceiro lugar, no que respeita à natureza da infração, resulta do considerando 1030 da decisão recorrida que a infração única e continuada tinha por objeto a restrição da concorrência entre as transportadoras arguidas, em especial nas rotas EEE-países terceiros. No considerando 1208 dessa decisão, a Comissão concluiu que «a fixação de vários elementos de preço, incluindo certas sobretaxas, constitu[ía] uma das mais graves restrições da concorrência» e, por conseguinte, considerou que a infração única e continuada merecia a aplicação de um coeficiente de gravidade «no limite superior da escala» previsto nas Orientações de 2006.

207 Por acréscimo, no respeitante à proporção do preço do serviço cartelizado no bem ou serviço dele derivado ou que o contém, há que observar que, contrariamente à alegação das recorrentes, as sobretaxas representaram durante o período da infração uma proporção significativa do preço total dos serviços de frete.

208 Resulta, pois, de uma carta de 8 de julho de 2005 da Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics (Associação de Transitários e Logística de Hong Kong) ao presidente do Sub-Comité Cargo (a seguir «SCC») do Board of Airline Representatives (Associação de Representantes das Companhias Aéreas, a seguir «BAR») em Hong Kong que as sobretaxas representam uma «parte muito substancial» do preço total das cartas de porte aéreo a ser pago pelos transitários. Do mesmo modo, nos seus articulados apresentados no Tribunal Geral, as recorrentes indicaram que as sobretaxas representavam entre 5 e 30 % do preço dos serviços de frete. Como decorre dos quadros e do gráfico apresentados no anexo A-109 da petição, esta proporção atingiu o seu nível mais alto no período em que a Comissão verificou a violação dos artigos 101.º TFUE e 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada, a saber, 21,7 % em 2004 e 29,8 % em 2005.

209 Ora, como resulta do considerando 1031 da decisão recorrida, o preço dos serviços de frete era em si mesmo um «elemento significativo no custo das mercadorias transportadas, o que tem impacto na sua venda».

210 Ainda por acréscimo, no que respeita à importância das empresas envolvidas no comportamento controvertido, resulta do considerando 1209 da decisão recorrida que a quota de mercado acumulado das transportadoras arguidas no «mercado mundial» ascendia a 34 % em 2005 e era «pelo menos tão grande para os serviços de frete […] prestados […] nas rotas [EEE-países terceiros]» que incluem tanto as rotas de saída como as rotas de entrada. As próprias recorrentes tiveram, além disso, durante o período da infração, um significativo volume de negócios nas rotas de entrada, num montante de mais de 119 000 000 euros em 2005.

211 As recorrentes não invocam nenhum argumento que seja suscetível de levantar dúvidas quanto à natureza substancial do efeito pretendido.

212 Em primeiro lugar, o argumento das recorrentes relativo à teoria dos vasos comunicantes já foi acima rejeitado nos n.ºs 188 e 190.

213 Em segundo lugar, no que respeita ao argumento das recorrentes de que as transportadoras arguidas fixaram a STC e a STS nas rotas com origem em Hong Kong, Tailândia, Japão e Estados Unidos a um nível infraconcorrencial, de modo que melhorarasse em vez de restringir a competitividade dos produtos importados no EEE, importa recordar que, em princípio, cabe à pessoa que alega factos em apoio de um pedido fazer prova da sua veracidade [Despacho de 25 de janeiro de 2008, Provincia di Ascoli Piceno e Comune di Monte Urano/Apache Footwear e o., C-464/07 P(I), não publicado, EU:C:2008:49, n.º 9; v., igualmente, neste sentido, Acórdão de 6 de março de 2001, Connolly/Comissão, C-274/99 P, EU:C:2001:127, n.º 113].

214 Ora, as recorrentes não apresentaram nenhum elemento de prova com vista a demonstrar que as transportadoras arguidas tinham fixado a um nível infraconcorrencial a STC e a STS nas rotas com origem em Hong Kong, Tailândia e Japão. No que respeita às rotas com origem nos Estados Unidos, as recorrentes limitam-se a sustentar que os contactos em que participaram «mantiveram uma taxa de conversão de 1:1 entre o euro e o dólar americano para a STC, o que teve como consequência uma redução de 17 %, tendo em conta a depreciação do dólar em relação ao euro». Todavia, as recorrentes não demonstram que o nível de STC daí resultante era infraconcorrencial.

215 Não se pode, portanto, considerar que era provável que as transportadoras arguidas fixassem a STC e a STS nas rotas com origem em Hong Kong, Tailândia, Japão e Estados Unidos a um nível infraconcorrencial, de modo que melhorasse em vez de restringir a competitividade dos produtos importados no EEE.

216 Por conseguinte, deve concluir-se que a Comissão fez prova bastante de que o efeito em causa tinha o caráter substancial exigido.

– *Quanto ao caráter imediato do efeito em causa*

217 A exigência de imediatez dos efeitos produzidos pelo comportamento controvertido está relacionada com o nexo causal entre o comportamento em causa e o efeito analisado. Esta exigência tem por objetivo assegurar que a Comissão não possa, para justificar a sua competência para declarar e punir uma infração ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE, invocar todos os efeitos possíveis nem efeitos muito distantes que possam resultar desse comportamento a título de *conditio sine qua non* (v., neste sentido, Conclusões da advogada-geral J. Kokott no processo Kone e o., C-557/12, EU:C:2014:45, n.os 33 e 34).

218 Contudo, a causalidade imediata não pode ser confundida com uma causalidade única que exija que se declare de forma sistemática e absoluta a rutura do nexo de causalidade quando um terceiro contribuiu para a ocorrência dos efeitos em causa (v., neste sentido, Conclusões da advogada-geral J. Kokott no processo Kone e o., C-557/12, EU:C:2014:45, n.os 36 e 37).

219 É certo que, no caso, a intervenção dos transitários, que previsivelmente iriam, em total autonomia, repercutir nos expedidores o custo adicional que tinham tido que pagar, é suscetível de ter contribuído para a ocorrência desse efeito nestes últimos. Contudo, essa intervenção por si só não era suscetível de quebrar a cadeia de causalidade entre o comportamento controvertido e esse efeito e de o privar, assim, da sua natureza imediata.

220 Pelo contrário, quando não é culposa, mas decorre objetivamente do cartel em causa, segundo o funcionamento normal do mercado, essa intervenção não rompe a cadeia de causalidade (v., neste sentido, Acórdão de 14 de dezembro de 2005, CD Cartondruck/Conselho e Comissão, T-320/00, não publicado, EU:T:2005:452, n.os 172 a 182), antes a prossegue (v., neste sentido, Conclusões da advogada-geral J. Kokott no processo Kone e o., C-557/12, EU:C:2014:45, n.º 37).

221 Ora, no caso em apreço, as recorrentes não provam nem sequer alegam que a repercussão previsível dos custos adicionais nos expedidores estabelecidos no EEE seria culposa ou alheia ao funcionamento normal do mercado.

222 Daí resulta que o efeito em causa tem o imediatismo exigido.

223 Esta conclusão não pode ser posta em causa pelo argumento das recorrentes, invocado na audiência, de que, para afetar os «consumidores no EEE» a que a Comissão se refere no considerando 1045 da decisão recorrida, esses custos adicionais deviam passar por um «longa cadeia de intermediários», incluindo os expedidores, os transitários e os importadores. Este argumento resulta, com efeito, de duas premissas erradas.

224 A primeira das premissas em causa é que os «consumidores no EEE» referidos no considerando 1045 da decisão recorrida são consumidores finais, ou seja, pessoas singulares que atuam para fins alheios à sua atividade profissional ou comercial. O conceito de consumidor no direito da

concorrência não integra apenas os consumidores finais, mas todos os utilizadores, diretos ou indiretos, dos produtos ou dos serviços objeto do comportamento controvertido (v., neste sentido, Conclusões do advogado-geral P. Mengozzi no processo MasterCard e o./Comissão, C-382/12 P, EU:C:2014:42, n.º 156).

225 Resulta do considerando 70 da decisão recorrida, cujo mérito as recorrentes não impugnaram utilmente, que «os expedidores podem ser os compradores ou vendedores de mercadorias objeto de trocas comerciais ou os proprietários de mercadorias que devam ser expedidas rapidamente em distâncias relativamente longas». Nos seus articulados, a Comissão especificou que as mercadorias podiam ser importadas para consumo direto ou como fatores de produção de outros produtos. Ora, no caso dos serviços de frete de entrada, esses expedidores podem, como acertadamente refere a Comissão, estar localizados no EEE. Há que interpretar, portanto, a referência aos «consumidores no EEE» no considerando 1045 da decisão recorrida no sentido de que inclui os expedidores.

226 A segunda das premissas em causa é que, mesmo que a referência aos «consumidores no EEE» no considerando 1045 da decisão recorrida abrangesse apenas os consumidores finais, estes só poderiam adquirir os bens importados no fim da intervenção de uma «longa cadeia de intermediários». Ora, é também possível que os consumidores finais adquiram esses bens diretamente ao expedidor.

227 Resulta do exposto que o efeito em causa tem o caráter previsível, substancial e imediato necessário e que o primeiro fundamento em que a Comissão se baseou para concluir pelo preenchimento do critério dos efeitos qualificados é fundado. Há que concluir, portanto, que a Comissão podia, sem cometer nenhum erro, considerar preenchido esse critério em relação à coordenação dos serviços de frete de entrada tomados isoladamente, sem necessidade de conhecer do mérito do segundo fundamento constante do considerando 1045 da decisão recorrida.

ii) Quanto aos efeitos da infração única e continuada como um todo

228 Há que lembrar, desde logo, que, ao contrário do que as recorrentes sugerem na réplica, nada impede que se verifique se a Comissão tem a competência necessária para aplicar, em cada caso, o direito da concorrência da União à luz do comportamento da empresa ou empresas em causa, considerado no seu conjunto. (v., neste sentido, Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão, C-413/14 P, EU:C:2017:632, n.º 50).

229 De acordo com a jurisprudência, o artigo 101.º TFUE é suscetível de ser aplicado a práticas e acordos com o mesmo objetivo anticoncorrencial, quando seja previsível que, em conjunto, tenham efeitos imediatos e substanciais no mercado interno. Com efeito, não se pode permitir que as empresas se subtraiam à aplicação das normas da concorrência da União, combinando vários comportamentos que prossigam um objetivo idêntico, cada um dos quais, considerado isoladamente, não é suscetível de produzir um efeito imediato e substancial nesse mercado, mas que, considerados em conjunto, são suscetíveis de o produzir (Acórdão de 12 de julho de 2018, Brugg Kabel e Kabelwerke Brugg/Comissão, T-441/14, EU:T:2018:453, n.º 106).

230 A Comissão pode assim basear a sua competência para aplicar o artigo 101.º TFUE a uma infração única e continuada, como a declarada na decisão recorrida, nos seus efeitos previsíveis, imediatos e substanciais no mercado interno (Acórdão de 12 de julho de 2018, Brugg Kabel e Kabelwerke Brugg/Comissão, T-441/14, EU:T:2018:453, n.º 105).

231 Estas considerações valem, *mutatis mutandis*, para o artigo 53.º do Acordo EEE.

232 Ora, no considerando 869 da decisão recorrida, a Comissão qualificou o comportamento controvertido como uma infração única e continuada, inclusive no respeitante aos serviços de frete de entrada. Uma vez que as recorrentes contestam essa qualificação em geral e a constatação da existência de um objetivo anticoncorrencial único de entravar a concorrência no EEE em que se baseia, os seus argumentos serão examinados no âmbito do terceiro fundamento, relacionado com esta questão.

233 No considerando 1046 da decisão recorrida, a Comissão, como resulta das suas respostas às questões escritas e orais do Tribunal Geral, examinou os efeitos dessa infração no seu conjunto. Assim, considerou, nomeadamente, que o seu inquérito revelou um «cartel aplicado a nível mundial», cujos «acordos […] relativos às rotas de entrada faziam parte integrante da infração única e continuada ao artigo 101.º TFUE e ao artigo 53.º do Acordo EEE». Acrescentou que «a aplicação uniforme das sobretaxas à escala mundial era um elemento-chave do cartel [controvertido]». Ora, tal como indica a Comissão em resposta às questões escritas do Tribunal Geral, a aplicação uniforme das sobretaxas fazia parte de uma estratégia global destinada a neutralizar o risco de os transitários poderem contornar os efeitos desse cartel optando por itinerários indiretos que não estivessem sujeitos a sobretaxas coordenadas para transportar mercadorias do ponto de origem para o ponto de destino. A razão para tal é que, como resulta do considerando 72 da decisão recorrida, «o fator tempo é menos importante para o [frete] do que para o transporte de passageiros», pelo que o frete «pode ser transportado com um maior número de escalas» e os itinerários indiretos podem, portanto, substituir os itinerários diretos.

234 Nestas condições, tem razão a Comissão quando afirma que impedi-la de aplicar o critério dos efeitos qualificados ao comportamento controvertido no seu conjunto poderia levar a uma fragmentação artificial de um comportamento anticoncorrencial global, suscetível de afetar a estrutura do mercado no EEE, numa série de comportamentos distintos suscetíveis de se subtrair, total ou parcialmente, à competência da União (v., neste sentido, Acórdão de 6 de setembro de 2017, Intel/Comissão, C 413/14 P, EU:C:2017:632, n.º 57). Há que considerar, portanto, que a Comissão podia, no considerando 1046 da decisão recorrida, examinar os efeitos da infração única e continuada tomada como um todo.

235 Ora, no caso de acordos e práticas que, primeiro, tinham como objetivo a restrição da concorrência pelo menos na União, no EEE e na Suíça (considerando 903 da decisão), segundo, que reuniam transportadoras com quotas de mercado significativas (considerando 1209 dessa decisão) e, terceiro, uma parte significativa dos quais tinha por objeto rotas intra-EEE por um período superior a seis anos (considerando 1146 da mesma decisão), não há grande dúvida de que era previsível que, no seu conjunto, a infração única e continuada produziria efeitos imediatos e substanciais no mercado interno ou no EEE.

236 Daí resulta que a Comissão tinha igualmente o direito de considerar, no considerando 1046 da decisão recorrida, que o critério dos efeitos qualificados estava preenchido no respeitante à infração única e continuada no seu conjunto.

237 Tendo a Comissão assim feito prova bastante de que era previsível que o comportamento controvertido teria um efeito substancial e imediato no EEE, há que julgar improcedente a presente alegação, devendo, consequentemente, ser a presente parte julgada integralmente improcedente, sem necessidade de conhecer da alegação de erros na aplicação do critério da execução.

b) Quanto à segunda parte do segundo fundamento, relativa às rotas EEE, exceto União-Suíça

238 As recorrentes alegam que o artigo 11.º, n.º 2, do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos reserva às autoridades suíças a competência para declarar e punir uma violação das regras de concorrência nas rotas EEE, exceto União-Suíça.

239 Ora, no artigo 1.º, n.º 3, da decisão recorrida, a Comissão declarou a violação do artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas EEE, exceto União-países terceiros. Não sendo parte no Acordo EEE, a Confederação Suíça é necessariamente um «país terceiro» na aceção deste artigo. O artigo 1.º, n.º 3, do dispositivo da decisão recorrida está, portanto, ferido de ilegalidade por violação do artigo 11.º, n.º 2, do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos.

240 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

241 Há que determinar, portanto, se, como alegam as recorrentes, a Comissão deu por provada uma infração ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas EEE, exceto União-Suíça, no artigo 1.º, n.º 3, da decisão recorrida e se eventualmente excedeu assim os limites da competência que lhe é atribuída pelo Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos.

242 A esse respeito, há que lembrar que o princípio da proteção jurisdicional efetiva é hoje um princípio geral do direito da União consagrado no artigo 47.º da Carta. Este princípio, que corresponde, no direito da União, ao n.º 1 do artigo 6.º da CEDH, exige que a parte dispositiva de uma decisão pela qual a Comissão declara infrações às normas da concorrência seja particularmente clara e precisa e que as empresas consideradas responsáveis e punidas possam compreender e impugnar a imputação dessa responsabilidade e a aplicação dessas sanções, tais como constam dos termos dessa parte dispositiva (v. Acórdão de 16 de dezembro de 2015, Martinair Holland/Comissão, T-67/11, EU:T:2015:984, n.º 31 e jurisprudência referida).

243 Com efeito, é pela parte dispositiva das suas decisões que a Comissão indica a natureza e a extensão das infrações que pune. Assim, precisamente em matéria de alcance e natureza das infrações punidas, é, em princípio, a parte dispositiva e não os fundamentos o que importa. Só em caso de falta de clareza dos termos utilizados na parte dispositiva deve esta ser interpretada recorrendo aos fundamentos da decisão (v. Acórdão de 16 de dezembro de 2015, Martinair Holland/Comissão, T-67/11, EU:T:2015:984, n.º 32 e jurisprudência referida).

244 No artigo 1.º, n.º 3 da decisão recorrida, a Comissão considerou que a SAS e a SAS Cargo tinham «violado o artigo 53.º do Acordo EEE no que respeita às rotas entre aeroportos situados em países que são partes contratantes do Acordo EEE, mas não são Estados-Membros, e aeroportos de países terceiros» de 19 de maio de 2005 a 14 de fevereiro de 2006. Também não incluiu nem excluiu expressamente nessas rotas as rotas EEE, exceto União-Suíça.

245 Há que verificar, portanto, se a Confederação Suíça faz parte dos «países terceiros» referidos no artigo 1.º, n.º 3, da decisão recorrida.

246 A este respeito, importa observar que o artigo 1.º, n.º 3, da decisão recorrida distingue entre «países que são partes contratantes do Acordo EEE, mas não são Estados-Membros» e países terceiros. É certo que, como acertadamente refere as recorrentes, a Confederação Suíça não é parte no Acordo EEE e é um dos países terceiros a este.

247 Há que lembrar, porém, que, tendo em conta as exigências de unidade e coerência do ordenamento jurídico da União, deve-se presumir que os mesmos termos empregados num mesmo ato têm o mesmo significado.

248 Ora, no artigo 1.º, n.º 2, da decisão recorrida, a Comissão deu por provada uma infração ao artigo 101.º TFUE nas «rotas entre aeroportos situados no interior da União Europeia e aeroportos fora do EEE». Esse conceito não inclui os aeroportos situados na Suíça, mesmo apesar de a Confederação Suíça não ser parte no Acordo EEE e de os seus aeroportos deverem, portanto, ser formalmente considerados «situados fora do EEE» ou, por outras palavras, em países terceiros a esse acordo. Esses aeroportos são objeto do artigo 1.º, n.º 4, da decisão recorrida, que dá por provada uma infração ao artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos nas «rotas entre aeroportos situados no interior da União Europeia e aeroportos situados na Suíça».

249 Segundo o princípio acima recordado no n.º 247, deve-se presumir que a expressão «aeroportos de países terceiros» utilizada no artigo 1.º, n.º 3, da decisão recorrida tem o mesmo significado da expressão «aeroportos fora do EEE» empregada no n.º 2 desse artigo e exclui, consequentemente, os aeroportos situados na Suíça.

250 Na falta de qualquer indicação no dispositivo da decisão recorrida de que a Comissão tivesse querido dar um significado diferente ao conceito de «países terceiros» a que se refere no artigo 1.º, n.º 3, da decisão recorrida, há que concluir que o conceito de «países terceiros» a que se refere no seu artigo 1.º, n.º 3, exclui a Confederação Suíça.

251 Não se pode, pois, considerar que a Comissão responsabilizou as recorrentes por uma infração ao artigo 53.º do Acordo EEE sobre as rotas EEE, exceto União-Suíça, no artigo 1.º, n.º 3, da decisão recorrida.

252 Dado o dispositivo da decisão recorrida não permitir dúvidas, é unicamente por acréscimo que o Tribunal Geral afirma que os seus fundamentos não contradizem esta conclusão.

253 No considerando 1146 da decisão recorrida, a Comissão indicou que os «acordos anticoncorrenciais» que tinha descrito violavam o artigo 101.º TFUE de 1 de maio de 2004 a 14 de fevereiro de 2006 «no que respeita aos transportes aéreos entre aeroportos na U[nião] e aeroportos fora do EEE». Na respetiva nota de rodapé (1514), a Comissão precisou o seguinte: «Para efeitos da presente decisão, os "aeroportos fora do EEE" designam os aeroportos em países diferentes da [Confederação S]uíça e das partes contratantes no Acordo EEE».

254 É certo que, quando descreve o alcance da infração ao artigo 53.º do Acordo EEE no considerando 1146 da decisão recorrida, a Comissão não fez referência ao conceito de «aeroportos fora do EEE», mas sim ao de «aeroportos dos países terceiros». Contudo, não se pode inferir daí que a Comissão tenha querido dar um significado diferente ao conceito de «aeroportos fora do EEE» para efeitos de aplicação do artigo 101.º TFUE e ao de «aeroportos de países terceiros» para efeitos de aplicação do artigo 53.º do Acordo EEE. Pelo contrário, a Comissão utilizou essas duas expressões de forma intermutável na decisão recorrida. Assim, no considerando 824 da decisão recorrida, a Comissão indicou que «não aplicar[ia] o artigo 101.º TFUE aos acordos e práticas anticoncorrenciais relativos aos transportes aéreos entre os aeroportos da U[nião] e os aeroportos de países terceiros ocorridos antes de 1 de maio de 2004». Do mesmo modo, no considerando 1222 dessa decisão, a respeito da participação da SAS Consortium na infração

única e continuada, a Comissão fez referência à sua competência ao abrigo dessas disposições «quanto às rotas entre a U[nião] e os países terceiros e às rotas entre a Islândia, a Noruega e o Liechtenstein e os países fora do EEE».

255 Os fundamentos da decisão recorrida confirmam, pois, que os conceitos de «aeroportos de países terceiros» e de «aeroportos fora do EEE» têm o mesmo significado. De acordo com a cláusula de definição que consta da nota de rodapé 1514, há que considerar, portanto, que ambas excluem os aeroportos situados na Confederação Suíça.

256 Ao contrário do que alegam as recorrentes, os considerandos 1194 e 1241 da decisão recorrida não apontam para outra solução. É certo que, no considerando 1194 dessa decisão a Comissão se referiu às «rotas entre o EEE e países terceiros, com exceção das rotas entre a U[nião] e a [Confederação] Suíça». Do mesmo modo, no considerando 1241 da mesma decisão, no contexto da «determinação do valor das vendas nas rotas com países terceiros», reduziu em 50 % o montante de base pelas «rotas EEE-países terceiros, com exceção das rotas entre a U[nião] e a Suíça, relativamente às quais atua ao abrigo do Acordo [CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos]». Ora, poder-se-ia considerar que, como, em substância, referem as recorrentes, se a Comissão teve o cuidado de inserir nesses considerandos a menção «com exceção das rotas entre a União e a [Confederação] Suíça», foi porque considerava ser a Confederação Suíça um «país terceiro» no respeitante às rotas EEE-países terceiros.

257 A Comissão admitiu, aliás, que tinha incluído no valor das vendas um montante de 262 084 euros a título de vendas de serviços de frete que as recorrentes tinham realizado em 2005 nas rotas EEE, exceto União-Suíça. Segundo ela, deveu-se ao facto de «infelizmente» não ter excluído esse montante dos valores fornecidos pelas recorrentes.

258 Não obstante, há que considerar que, como faz a Comissão, que esses elementos dizem exclusivamente respeito às receitas a ter em conta para efeitos do cálculo do montante de base da coima e não à definição do perímetro geográfico da infração única e continuada, que é o que está aqui em causa.

259 A segunda parte e, consequentemente, o presente fundamento devem ser julgados improcedentes.

3. Quanto ao terceiro fundamento, relativo a um erro de apreciação dos comportamentos em que as recorrentes estiveram envolvidas e ao facto de provarem a sua participação na infração única e continuada ou o seu respetivo conhecimento

260 O presente fundamento é relativo a erros e à falta de rigor na apreciação dos comportamentos em que as recorrentes estiveram envolvidas. Este fundamento articula-se em 10 partes relativas, a primeira, a erros na apreciação do caráter mundial da infração única e continuada, a segunda, a erros na apreciação dos comportamentos derivados da aliança bilateral com a Lufthansa, a terceira, a erros na apreciação da troca de mensagens de correio eletrónico de dezembro de 1999 no âmbito da aliança Star Cargo, a quarta, a erros na apreciação dos comportamentos referentes à aliança WOW, a quinta, a erros atinentes à inclusão na infração única e continuada de acordos de reserva de capacidade, a sexta, a erros na apreciação de contactos realizados em países terceiros, a sétima, a erros na apreciação das especulações de outras transportadoras quanto ao comportamento das recorrentes, a oitava, de erros atinentes à inclusão na infração única e continuada de acontecimentos locais e díspares ocorridos em alguns países, a nona, a erros na

apreciação do conhecimento que as recorrentes tinham do comportamento das outras transportadoras arguidas e, a décima, a erros na apreciação global do conjunto de indícios invocado pela Comissão.

261 No caso em apreço, o Tribunal Geral considera que é oportuno começar por examinar a primeira à quarta partes do presente fundamento, em seguida, a oitava parte do presente fundamento e, por último, a quinta, sexta, sétima, nona e décima partes do presente fundamento.

a) Quanto à primeira parte, relativa a várias ilegalidades na determinação de uma infração única e continuada de âmbito mundial

262 Na presente parte, as recorrentes alegam que a Comissão cometeu várias ilegalidades na determinação da infração única e continuada de âmbito mundial. São invocadas três alegações em apoio desta parte. Estas alegações são relativas, a primeira, a uma violação do dever de fundamentação e a conclusões erradas no que respeita ao caráter mundial da infração única e continuada, a segunda, a conclusões erradas no que respeita ao caráter único da infração em causa, fora do «núcleo» ou «grupo restrito» do cartel controvertido, e, o terceiro, a conclusões erradas no que respeita ao caráter continuado da infração.

1) Quanto à primeira alegação, relativa a uma violação do dever de fundamentação e a conclusões erradas no que respeita ao caráter mundial da infração única e continuada

263 As recorrentes alegam que a Comissão cometeu um erro ao concluir que as práticas descritas no ponto 4 da decisão recorrida são de âmbito mundial.

264 Antes de mais, a conclusão que figura no artigo 1.º da decisão recorrida, segundo a qual as práticas em causa constituem uma infração mundial, é inconciliável com o facto de a Comissão ter admitido que certos países não estão abrangidos pela referida infração, violando assim o artigo 296.º TFUE.

265 Em seguida, o simples facto de a STC e a STS serem componentes habituais do preço em matéria de frete não significa que o comportamento em causa tenha afetado essas sobretaxas em todos os países sem exceção. A Comissão não pode deduzir de um comportamento que afeta um número restrito de rotas a existência de um cartel mundial sem dispor de indícios de comportamentos que afetem todas as outras rotas. A este respeito, as recorrentes criticam a conclusão constante do considerando 889 da decisão recorrida, segundo a qual as sobretaxas são medidas de aplicação geral não específicas de uma rota.

266 Por último, contrariamente ao que resulta do considerando 890 da decisão recorrida, o simples facto de as transportadoras terem celebrado acordos em matéria de capacidade com outras transportadoras, alargando a sua rede para além das rotas que elas próprias servem, não prova que tenham participado em comportamentos ilícitos em todas as rotas no mundo inteiro e, designadamente, em muitos países que não são Estados-Membros.

267 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

268 No caso em apreço, há que observar, desde logo, que, contrariamente ao alegado pelas recorrentes, a Comissão não concluiu, no dispositivo da decisão recorrida, pela existência de uma infração de dimensão mundial. A referência a coordenação do comportamento das

transportadoras arguidas «em matéria de tarifação para a prestação de serviços de frete […] em todo o mundo» no parágrafo introdutório do artigo 1.º dessa decisão é apenas uma conclusão sobre os factos que a Comissão qualificou nos n.os 1 a 4 do mesmo artigo de infração às normas de concorrência aplicáveis nas rotas que considerou serem, nos períodos em causa, do âmbito da sua competência, a saber, as rotas intra-EEE entre 7 de dezembro de 1999 e 14 de fevereiro de 2006 (n.º 1), as rotas União-países terceiros entre 1 de maio de 2004 e 14 de fevereiro de 2006 (n.º 2), as rotas EEE, exceto União-países terceiros, entre 19 de maio de 2005 e 14 de fevereiro de 2006 (n.º 3) e as rotas União-Suíça entre 1 de junho de 2002 e 14 de fevereiro de 2006.

269 Uma vez que o dispositivo da decisão recorrida não suscita dúvidas, é apenas a título exaustivo que o Tribunal Geral acrescenta que os fundamentos da decisão recorrida confirmam esta conclusão. Esses fundamentos fazem, assim, referência, por um lado, a uma infração às normas de concorrência aplicáveis cujo âmbito geográfico está limitado a determinados tipos de rotas (considerandos 1146 e 1187) e, por outro, a um «cartel mundial» (considerandos 74, 112, 832 e 1300), de «caráter mundial» (considerando 887) ou «aplicado a nível mundial» (considerando 1046).

270 É verdade que o considerando 1210 da decisão recorrida é uma derrogação à regra na medida em que faz referência ao «âmbito geográfico da infração [que] era mundial». No entanto, há que referir que o contexto em que se inscreve esta referência isolada a uma infração mundial permite demonstrar que é apenas um erro de escrita e que deve ler-se «o âmbito geográfico do cartel [controvertido] era mundial». Com efeito, essa referência é seguida das seguintes frases:

«Para efeitos de determinação da gravidade da infração, significa que o cartel [controvertido] abrangia todo o EEE e a Suíça. Isto inclui os serviços de frete […] nas rotas nos dois sentidos entre aeroportos situados no EEE, entre aeroportos situados na União e aeroportos fora do EEE, entre aeroportos situados na União e aeroportos situados na Suíça e entre aeroportos situados no território de partes contratantes do EEE que não são Estados-Membros e aeroportos de países terceiros.»

271 Por conseguinte, longe de ser contraditória com a fundamentação da decisão recorrida, a conclusão sobre a existência de uma coordenação tarifária para a prestação de serviços de frete em todo o mundo reflete a posição expressa pela Comissão, ao longo da decisão recorrida, sobre o âmbito geográfico do cartel controvertido.

272 A argumentação das recorrentes não põe em causa esta conclusão.

273 Por um lado, na medida em que as recorrentes não se baseiam no teor da decisão recorrida mas sim nas diferenças constatadas entre esta e a comunicação de acusações para deduzir que certos países não são abrangidos pela infração única e continuada, importa recordar que a Comissão não tem de explicar as eventuais diferenças existentes entre as suas apreciações definitivas e as suas apreciações provisórias contidas na comunicação de acusações (Acórdão de 27 de fevereiro de 2014, InnoLux/Comissão, T-91/11, EU:T:2014:92, n.º 96). Nestas condições, o silêncio da Comissão sobre tais diferenças na decisão recorrida não pode ser interpretado como uma renúncia implícita em caracterizar o cartel controvertido de mundial. Quanto à circunstância de certos países não serem mencionados nem na comunicação de acusações nem na decisão recorrida, a mesma não põe em causa a conclusão, na fundamentação da decisão recorrida, do caráter mundial do cartel controvertido. Com efeito, dado que fez referência, na decisão

recorrida, ao caráter mundial do cartel controvertido, a Comissão podia não mencionar expressamente cada país em causa, sem que esta omissão seja suscetível de afetar a compreensão dos fundamentos da referida decisão.

274 Por outro lado, as recorrentes invocam o considerando 1375 da decisão recorrida, no qual a Comissão declarou que os depoimentos de outra transportadora arguida, no âmbito do procedimento de clemência, não tinham valor acrescentado significativo, pelo facto de serem referentes a eventos ocorridos no Dubai (Emirados Árabes Unidos) e que não faziam parte da presente decisão.

275 As apreciações em causa constam do ponto 8.6 da decisão recorrida, relativo à aplicação do procedimento de clemência, e estão subjacentes à determinação da taxa de redução do montante de base da coima que devia ser concedida, segundo a Comissão, a uma transportadora arguida.

276 Mesmo admitindo que se deva entender essas apreciações, à semelhança das recorrentes, no sentido de que concluem que os comportamentos ocorridos no Dubai e mencionados na comunicação de acusações não estão abrangidos pelo cartel controvertido, isto não é, enquanto tal, contraditório com a conclusão da existência de um cartel de âmbito mundial.

277 Com efeito, a Comissão indicou, no considerando 889 da decisão recorrida, que as sobretaxas eram «medidas de aplicação geral», que «tinham por objetivo ser aplicadas a todas as rotas, a nível mundial», e que o mesmo se aplicava à recusa de pagamento de comissões, que tinha também «caráter geral». Foi ainda precisado que a aplicação das sobretaxas era efetuada no âmbito de um sistema com vários níveis, central e local, descrito nos considerandos 107, 1046 e 1300 da decisão recorrida. Ora, nestas circunstâncias, a exclusão no âmbito do cartel controvertido de um comportamento local não põe em causa a sua natureza mundial.

278 Em face do exposto, há que excluir a existência de uma violação do dever de fundamentação decorrente de alegadas incoerências internas que afetariam a decisão recorrida.

279 Em segundo lugar, no que respeita à aplicabilidade geral das sobretaxas e da recusa de pagamento de comissões, importa observar que a Comissão menciona na decisão recorrida múltiplos elementos de prova, não sendo explicada pelas recorrentes a razão da sua insuficiência probatória.

280 Ora, esses elementos de prova, muitos dos quais são referidos a título de exemplo na nota de rodapé 1323 da decisão recorrida, sustentam suficientemente a conclusão da Comissão relativa à aplicabilidade geral das sobretaxas, «a todas as rotas, a nível mundial». Assim, no que respeita à STC, há que salientar, nomeadamente, que o considerando 140 da decisão recorrida faz referência a uma mensagem de correio eletrónico interna da Swiss, na qual é indicado que a AF «irá cobrar, a nível mundial, uma [STC] de 0,10 euros/0,10 dólares dos Estados Unidos por kg», que a KLM «irá fazer exatamente o mesmo» e que a Lufthansa «vai de encontro, mas ainda não confirmou este ponto até à data». Além disso, no considerando 162 dessa decisão, é dada a conhecer uma troca de mensagens de correio eletrónico entre a Lufthansa e a Japan Airlines de 27 de setembro de 2000, em que é referido que a Lufthansa Cargo tenciona aplicar um certo montante de STC «a nível mundial», enquanto, no considerando 210 dessa decisão, se remete para a declaração de clemência da Martinair, segunda a qual, esta última teve trocas com várias transportadoras sobre a aplicação de uma STC mundial.

281 Do mesmo modo, na nota de rodapé 1323 da decisão recorrida, são indicados anúncios de aumento ou diminuição da STC ou da STS que «faziam referência a uma aplicação mundial dessas sobretaxas que não era limitada a uma rota específica».

282 No que respeita à STS, importa referir que, no considerando 608 da decisão recorrida, a Comissão mencionou uma mensagem de correio eletrónico na qual a British Airways explica à Lufthansa querer introduzir uma «taxa de manutenção excecional» em todo mundo. Além disso, no considerando 666 dessa decisão, a Comissão fez referência à ata de uma reunião de 30 de março de 2004 do comité executivo do SCC do BAR em Hong Kong. Resulta desta ata que o montante da STS com partida em Hong Kong seria baseado no «elemento de referência mundial».

283 Relativamente à recusa de pagamento de comissões, é certo que a Comissão não referiu, na nota de rodapé 1323 da decisão recorrida, um exemplo específico de elementos de prova que sustentem a sua aplicabilidade geral, «a todas as rotas, a nível mundial».

284 No entanto, por um lado, importa observar que, na medida em que as sobretaxas eram geralmente aplicadas «a todas as rotas, a nível mundial», a recusa de pagamento de comissões também o era verosimilmente. Com efeito, no considerando 879 da decisão recorrida, a Comissão considerou que a recusa de pagamento de comissões e as duas outras componentes da infração única e continuada eram complementares uma vez que essa recusa tinha «permitido subtrair as sobretaxas à concorrência ligada à negociação de comissões (na realidade descontos sobre as sobretaxas) com os clientes».

285 Por outro lado, importa sublinhar que a Comissão indicou, fora da nota de rodapé 1323 da decisão recorrida, elementos de prova que sustentam a aplicabilidade da recusa de pagamento de comissões «a todas as rotas, a nível mundial». Assim, no considerando 679 da decisão recorrida, a Comissão fez referência a uma mensagem de correio eletrónico interna relativa à recusa de pagamento de comissões, na qual o chefe responsável pelo frete da Swiss pediu aos seus diretores regionais para «participarem nas reuniões locais do BAR cada vez que se afigura[sse] pertinente». Do mesmo modo, no considerando 683 da decisão recorrida, a Comissão menciona um memorando interno dirigido aos diretores das vendas de frete da CPA, no qual é indicado que «enquanto as condições locais o permitissem, a C[PA] deveria adotar uma abordagem e resposta comuns à questão [dos pedidos de comissão sobre as sobretaxas]» e «deveria, portanto, considerar seguir qualquer rejeição de tal pedido ou de tal reivindicação de comissão, bem como qualquer outra ação relacionada que possa ser coordenada pelas vossas associações de [transportadoras] locais».

286 A Comissão apresentou, aliás, elementos de prova para demonstrar que essa coordenação se realizou em muitos países em todo o mundo, incluindo em Hong Kong (considerando 503 da decisão recorrida), na Suíça (considerando 692 da referida decisão), em Itália (considerando 694 a 698 da referida decisão), em França (considerando 699 da referida decisão), em Espanha (considerando 700 da mesma decisão), na Índia (considerando 701 da decisão em causa) e nos Estados Unidos (considerando 702 da decisão em causa).

287 Quanto à alegação das recorrentes de que a Comissão usa, pelo caráter geral da afirmação acima reproduzida no n.º 277, extrapolações infundadas, esta baseia-se na existência de comportamentos locais que seriam tributários de regulamentações locais. Ora, há que salientar, como aliás as recorrentes reconhecem, que a Comissão precisou, na nota de rodapé 1323 da decisão recorrida, que a aplicação das sobretaxas era efetuada no quadro de um sistema de vários níveis e que a taxa das sobretaxas podia variar e era objeto de discussões distintas «atendendo às condições ou à

regulamentação dos mercados locais». Daqui resulta que a Comissão não quis afirmar, contrariamente ao que sugerem as recorrentes, que as taxas de sobretaxa eram aplicadas de modo uniforme a todas as rotas em todo o mundo.

288 Além disso, no que respeita à alegada falta de ligação entre esses comportamentos locais e um cartel de dimensão mais vasta, importa salientar que as recorrentes estão equivocadas. No considerando 832 da decisão recorrida, a Comissão indicou que o cartel controvertido «funcionava numa base mundial». A Comissão explicou que o cartel controvertido assentava numa rede complexa de contactos, principalmente bilaterais, mantidos em vários sítios no mundo e a vários níveis nas empresas em causa (considerandos 109 e 1300 da referida decisão). Segundo a Comissão, os «acordos do cartel [controvertido] eram, em muitos casos, organizados centralmente» e aplicados localmente pelo pessoal local (considerando 1046 da referida decisão). Ainda segundo a Comissão, o objetivo era permitir ao pessoal local adaptar às condições locais as medidas de aplicação geral, «a todas as rotas, a nível mundial», que eram as sobretaxas e a recusa de pagamento de comissões (considerandos 876, 889 e 890 e nota de rodapé 1323 da referida decisão).

289 Por um lado, o pessoal local recebia instruções da respetiva sede sobre a aplicação das sobretaxas e apresentava-lhe um relatório (v. considerandos 171, 226, 233, 284, 381, 584 e 594). Estava, aliás, vinculado pelas decisões tomadas pelas sedes. Assim, no considerando 237 da decisão recorrida, é mencionada uma mensagem de correio eletrónico interna na qual um empregado da Qantas refere que quase todas as transportadoras em Hong Kong tinham manifestado a sua intenção de seguir a CPA, mas que a Qantas e várias transportadoras arguidas, incluindo as recorrentes, tinham informado que deviam pedir instruções à sua administração central antes de fazer o mesmo. No considerando 295 da decisão recorrida, é mencionada a ata da reunião do SCC do BAR de 23 de janeiro de 2003 em Singapura, que indica que as «transportadoras membros comentaram o aumento do índice do combustível, mas não receberam instruções da respetiva sede para aumentar a [STC]». Do mesmo modo, no considerando 414 da decisão recorrida, é feita referência a uma mensagem de correio eletrónico do gestor local da CPA na Bélgica, da qual decorre que a SAC «afirmou inicialmente que [aumentaria também a STC em 1 de outubro de 2004], mas [que,] posteriormente, a sua administração central lhe recordou que devia optar pela data de 4 de outubro de [2004]», que tinha sido, previamente, objeto de vários contactos anteriores ao nível das sedes (considerandos 406, 410 e 411).

290 Por outro lado, resulta da decisão recorrida que a coordenação a nível local ocorria muitas vezes logo após os anúncios efetuados ao nível das sedes. A título de exemplo, após o anúncio da Lufthansa relativo à introdução da STC em 28 de dezembro de 1999 (considerando 138), a questão foi abordada em Hong Kong a 10, 13 e 19 de janeiro de 2000 (considerandos 147 a 149) e na Índia no mesmo mês (considerandos 151 e 152). O mesmo acontece com o anúncio da Lufthansa de 17 de fevereiro de 2003 (considerando 274), seguido de contactos no mesmo dia no Canadá (considerando 291) e na Tailândia (considerando 298) e no dia seguinte em Singapura (considerando 296). É o caso também do anúncio da Lufthansa de 21 de setembro de 2004 (considerandos 409 a 411), seguido de contactos no mesmo dia em Hong Kong (considerando 431) e em 23 e 24 de setembro de 2004 na Suíça (considerandos 426 e 427).

291 As recorrentes respondem remetendo para a sua argumentação, desenvolvida noutras partes do presente fundamento, pela qual contestam a sua participação na infração única e continuada. A este respeito, importa sublinhar que a declaração da existência de uma infração única e do seu âmbito é distinta da questão da imputabilidade da responsabilidade pela infração, no todo ou em parte, a uma empresa. Por conseguinte, na falta de explicação pelas recorrentes da razão pela qual

a demonstração de que não participaram na infração única permite igualmente demonstrar que a verificação de uma organização a vários níveis no cartel controvertido está errada, há que rejeitar por ser inoperante a remissão para esta argumentação.

292 Em terceiro lugar, quanto à constatação no considerando 890 da decisão recorrida da possibilidade de as transportadoras concluírem acordos de capacidade, basta salientar que o seu objeto não é o atribuído pelas recorrentes. Decorre tanto da redação desse considerando como do seu objetivo e do contexto em que se insere que não diz respeito à responsabilidade das diferentes transportadoras arguidas na infração única e continuada, mas sim à existência desta infração, que as recorrentes não contestam no âmbito da presente parte. Com efeito, o referido considerando faz expressamente referência à «existência da infração única e continuada». Quanto aos considerandos 112, 885 a 887 da referida decisão, estes indicam que a Comissão visava demonstrar que os contactos ocorridos nos países terceiros ou os contactos referentes a rotas que as transportadoras arguidas não serviam nem podiam diretamente servir eram relevantes para demonstrar a existência da infração única e continuada ou de um cartel de dimensão mundial.

293 De qualquer modo, a crítica das recorrentes deve ser rejeitada na medida em que se baseia exclusivamente na circunstância de certas autoridades da concorrência de países terceiros não terem declarado que as recorrentes tinham a possibilidade de celebrar acordos de capacidade nas rotas com destino nos seus respetivos países. Com efeito, quando a Comissão pune o comportamento ilícito de uma empresa, mesmo tendo este a sua origem num cartel de caráter internacional, visa salvaguardar a livre concorrência no mercado interno. Ora, em razão da especificidade do bem jurídico assim protegido a nível da União, as apreciações feitas pela Comissão, ao abrigo das suas competências nesta matéria, podem divergir consideravelmente das efetuadas pelas autoridades de Estados terceiros (Acórdãos de 29 de junho de 2006, Showa Denko/Comissão, C-289/04 P, EU:C:2006:431, n.º 55, e de 2 de fevereiro de 2012, Dow Chemical/Comissão, T-77/08, não publicado, EU:T:2012:47, n.º 102). Além disso, não existe um princípio nem uma convenção de direito internacional público por força dos quais a Comissão possa ser obrigada, na imputação de um comportamento infrator nos termos do direito da concorrência da União, a ter em conta as apreciações efetuadas pelas autoridades competentes de um Estado terceiro em matéria de direito da concorrência (Acórdão de 2 de fevereiro de 2012, Dow Chemical/Comissão, T-77/08, não publicado, EU:T:2012:47, n.º 102).

294 Resulta do exposto que a presente alegação deve ser julgada improcedente.

2) Quanto à segunda alegação, relativa a conclusões erradas sobre o caráter único da infração

295 As recorrentes sustentam que os seis fatores mencionados nos considerandos 872 a 884 da decisão recorrida (a saber, o objetivo anticoncorrencial único, o produto ou serviço único, as empresas envolvidas, a natureza única da infração, os elementos discutidos em paralelo e o envolvimento nos elementos da infração) não são suficientes para estabelecer uma ligação entre todos os comportamentos enumerados no ponto 4 da decisão recorrida, fora do núcleo ou «grupo restrito» do cartel controvertido.

296 Há que recordar que uma violação da proibição de princípio prevista no artigo 101.º, n.º 1, TFUE pode resultar não apenas de um ato isolado mas igualmente de uma série de atos, ou ainda de um comportamento continuado, mesmo que um ou diversos elementos dessa série de atos ou desse comportamento continuado também pudessem constituir, por si sós e considerados isoladamente, uma violação da referida disposição. Assim, quando as diferentes ações se

inscrevem num «plano global», em razão do seu objeto idêntico que falseia o jogo da concorrência no mercado interno, a Comissão pode imputar a responsabilidade por essas ações em função da participação na infração considerada no seu todo (v., neste sentido, Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, n.º 41 e jurisprudência referida).

297 Na apreciação do caráter único da infração e da existência de um plano global, é determinante o facto de as diversas ações das empresas se inserirem num «plano global» em razão do seu objeto idêntico que falseia a concorrência no mercado interno. Para efeitos desta apreciação, podem ser pertinentes a identidade, pelo menos parcial, das empresas em causa (v., neste sentido, Acórdão de 13 de setembro de 2013, Total Raffinage Marketing/Comissão, T-566/08, EU:T:2013:423, n.ºs 265 e 266 e jurisprudência referida), assim como as diferentes sobreposições materiais, geográficas e temporais entre os atos e os comportamentos em causa.

298 É o caso, designadamente, da identidade dos produtos e dos serviços em causa, da identidade das modalidades de execução, da identidade das pessoas singulares envolvidas por conta das empresas e da identidade do âmbito de aplicação geográfico das práticas em causa (Acórdão de 17 de maio de 2013, Trelleborg Industrie e Trelleborg/Comissão, T-147/09 e T-148/09, EU:T:2013:259, n.º 60).

299 Segundo a jurisprudência, esses elementos devem ser objeto de uma apreciação de conjunto (Acórdão de 16 de setembro de 2013, Masco e o./Comissão, T-378/10, EU:T:2013:469, n.º 58).

300 No presente caso, nos considerandos 872 a 883 da decisão recorrida, a Comissão considerou seis fatores para concluir que os comportamentos controvertidos eram constitutivos de uma infração única. São, primeiro, a existência de um objetivo anticoncorrencial único (considerandos 872 a 876), segundo, o facto de esses comportamentos incidirem sobre um mesmo serviço (considerando 877), terceiro, a identidade das empresas envolvidas nas diferentes condutas em causa (considerando 878), quarto, a natureza única da infração (considerando 879), quinto, a circunstância de as discussões em que participaram as transportadoras arguidas terem lugar em paralelo (considerando 880) e, sexto, o envolvimento da maioria das transportadoras arguidas nas três componentes da infração única e continuada (considerandos 881 a 883).

301 No considerando 900 da decisão recorrida, a Comissão acrescentou a estes fatores a circunstância de as mesmas pessoas estarem envolvidas nas diferentes condutas em causa.

302 Em primeiro lugar, no que respeita à existência de um objetivo anticoncorrencial único, resulta do considerando 872 da decisão recorrida que o referido objetivo consistia em as transportadoras arguidas «entravar[em] a concorrência no setor do frete aéreo no EEE, ao coordenarem o seu comportamento em matéria de tarifação no fornecimento de serviços de frete aéreo, suprimindo a concorrência na imposição, no montante e no calendário das STC e STS e na [recusa de pagamento de comissões]».

303 No âmbito da presente alegação, as recorrentes contestam apenas parcialmente essa apreciação. Alegam que os contactos realizados nos países terceiros tinham por único objetivo permitir o cumprimento pelas transportadoras arguidas da regulamentação local. Além disso, as recorrentes sustentam que outros comportamentos eram abrangidos pelas discussões ocorridas no quadro de acordos de cooperação legítimos, tais como a aliança bilateral com a Lufthansa, a aliança WOW ou a aliança Star Cargo.

304 Há que salientar que as recorrentes não apresentam nenhum elemento em apoio dessa sua contestação e se limitam, no essencial, a remeter, de modo geral, para a sua argumentação desenvolvida noutra parte do presente fundamento, através da qual contestam a sua participação na infração única e continuada. Esta argumentação será analisada no âmbito do exame das outras partes do presente fundamento.

305 Em segundo lugar, as recorrentes alegam que não existe um mercado mundial para todos os serviços de frete, mas sim uma multiplicidade de mercados relevantes.

306 Refira-se, a este respeito, que, no quadro da aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE, é para determinar se um acordo é suscetível de afetar o comércio entre Estados-Membros e tem por objetivo ou efeito impedir, restringir ou falsear a concorrência no mercado interno que é necessário definir o mercado em causa. Assim, a obrigação de proceder a uma delimitação do mercado numa decisão adotada nos termos do artigo 101.º, n.º 1 TFUE, só se impõe à Comissão quando, sem essa delimitação, não seja possível determinar se o acordo, a decisão de associação de empresas ou a prática concertada em causa é suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros e tem por objeto ou por efeito impedir, restringir ou falsear a concorrência no mercado interno (v. Acórdão de 27 de fevereiro de 2014, InnoLux/Comissão, T-91/11, EU:T:2014:92, n.º 129 e jurisprudência referida).

307 Ora, no caso em apreço, as recorrentes não alegam que era impossível determinar se a infração única e continuada tinha por objetivo restringir e falsear a concorrência no mercado interno e era suscetível de afetar o comércio entre Estados-Membros sem uma definição prévia do mercado em causa.

308 Nestas condições, não se pode considerar que era necessário definir o mercado relevante para determinar se a infração única e continuada era suscetível de afetar o comércio entre Estados-Membros. Foi, portanto, com razão que a Comissão considerou, no considerando 74 da decisão recorrida, que não tinha de delimitar esse mercado e, consequentemente, se absteve de o fazer.

309 Foi também legitimamente que, no considerando 877 da decisão recorrida, a Comissão considerou, no entanto, que os «acordos t[inham] por objeto a prestação de serviços de frete aéreo e a sua tarifação» e fez referência a um «[p]roduto/serviços único».

310 Com efeito, perante infrações ao artigo 101.º TFUE como a do caso em apreço, são os acordos e as atividades do cartel que determinam os mercados relevantes (v., neste sentido, Acórdão de 27 de fevereiro de 2014, InnoLux/Comissão, T-91/11, EU:T:2014:92, n.º 131 e jurisprudência referida).

311 Ora, como foi acima referido nos n.os 205 e 288, a Comissão concluiu que as sobretaxas eram medidas de aplicação geral que se destinavam a ser aplicadas «a todas as rotas, a nível mundial» e que a recusa de pagamento de comissões «tinha igualmente caráter geral».

312 Daqui resulta que os membros do cartel controvertido determinaram eles próprios os produtos ou os serviços objeto das suas discussões e práticas concertadas, incluindo nas suas discussões os serviços de frete, sem distinção consoante o local de partida ou de origem, a não ser para proceder a ajustes em função das condições locais (nota de rodapé 1323 da decisão recorrida).

313 A Comissão tinha, portanto, fundamento para qualificar de «serviço único» a prestação de serviços de frete, tais como descritos nos considerandos 14 a 18 da decisão recorrida.

314 Em terceiro lugar, as recorrentes sustentam que, fora dos contactos realizados no «grupo restrito» do cartel controvertido, a maior parte dos comportamentos controvertidos dizia respeito a empresas muito diferentes. Tomam como exemplo os contactos ocorridos em Hong Kong e mencionados na decisão recorrida, que envolveram cerca de 50 empresas, das quais apenas 14 foram consideradas responsáveis pela infração única e continuada.

315 A este respeito, resulta do considerando 878 e dos considerandos 881 a 883 da decisão recorrida que a Comissão verificou a existência de uma sobreposição significativa entre as empresas que participaram nas diferentes componentes da infração única e continuada. Com efeito, por um lado, todas as transportadoras arguidas tinham participado na componente relativa à STC e, por outro, quase todas as transportadoras arguidas tinham participado nas duas outras componentes.

316 O exemplo dos contactos ocorridos em Hong Kong não é suscetível de pôr em causa essa conclusão, na medida em que a falta de intervenção nesses contactos de determinadas transportadoras arguidas não é incompatível com a determinação da sua participação nas três componentes da infração única e continuada ou em algumas delas. Quanto ao argumento de que o número de transportadoras envolvidas nos referidos contactos — acima do número de transportadoras arguidas — é indicativo da diversidade dos participantes nas condutas controvertidas, refira-se que, como resulta da jurisprudência acima referida nos n.os 297 e 298, a identidade das empresas envolvidas nas diferentes condutas controvertidas não é um pressuposto indispensável para que estas sejam qualificadas de infração única e continuada, constituindo apenas um indício entre outros, que deve ser tomado em consideração pela Comissão no quadro da determinação da existência de um plano global (v. Acórdão de 16 de setembro de 2013, Masco e o./Comissão, T-378/10, EU:T:2013:469, n.º 32 e jurisprudência referida). Além disso, importa observar, como fez a Comissão, que esse argumento não põe em causa o facto de que as condutas das transportadoras arguidas se destinavam a executar a nível local as decisões tomadas ao nível das sedes no âmbito dos sistemas de vários níveis descrito nos considerandos 107, 1046 e 1300 da decisão recorrida.

317 Em quarto lugar, as recorrentes acusam, em substância, a Comissão de ter ignorado, no que respeita à natureza da infração única e continuada, as especificidades das coordenações que se tornaram necessárias devido ao contexto regulamentar local ou que se inseriam no âmbito de alianças legítimas. Ao fazê-lo, as recorrentes limitam-se a reiterar os argumentos já suscitados em apoio da sua crítica sobre a existência de um objetivo anticoncorrencial único. Por conseguinte, esses argumentos devem ser rejeitados pelos mesmos fundamentos.

318 As recorrentes alegam, além disso, que a recusa de pagamento de comissões se distingue das outras componentes da infração única pelo facto de ter nascido de uma divergência pública entre as transportadoras e os transitários a respeito da interpretação de cláusulas-tipo, por oposição à «coordenação secreta da [STC e da STS] por um punhado de transportadoras».

319 A este respeito, é certo que decorre dos considerandos 675 a 702 da decisão recorrida que a questão do pagamento de comissões sobre as sobretaxas era objeto de interpretações jurídicas divergentes entre as transportadoras e os transitários. Esta divergência tinha por objeto, designadamente, a interpretação de determinadas cláusulas-tipo que supostamente consagravam uma obrigação de pagamento de comissões. No entanto, as transportadoras arguidas não se limitaram a definir uma posição comum a este respeito para a defender de forma coordenada nos

tribunais competentes ou a promover coletivamente junto das autoridades públicas e de outras associações profissionais. Pelo contrário, as transportadoras concertaram-se, acordando — a um nível multilateral — a recusa de negociar o pagamento de comissões com os transitários e de lhes conceder descontos nas sobretaxas. Assim, no considerando 695 da decisão recorrida, a Comissão fez referência a uma mensagem de correio eletrónico de 19 de maio de 2005, na qual um gestor regional da Swiss na Itália indica que «todos [os participantes na reunião realizada em 12 de maio de 2005] confirm[aram] [a sua] vontade de não aceitar uma remuneração STC/STS». No considerando 696 da decisão recorrida, é feita referência a uma mensagem de correio eletrónico de 14 de julho de 2005, na qual a CPA indica que «todos [os participantes na reunião realizada na véspera] reconfirmaram a sua firme intenção de não aceitar uma negociação no que respeita» ao pagamento de comissões. Do mesmo modo, no considerando 700 da mesma decisão, a Comissão invocou uma mensagem de correio eletrónico interna, na qual uma empregada da Cargolux informava a sua administração central da realização de uma reunião «com tod[as] as [transportadoras] que operam no aeroporto de [Barcelona]» e indicava que, «segundo a opinião geral, não deveríamos pagar comissões sobre as sobretaxas».

320 Resulta igualmente da decisão recorrida que várias transportadoras trocaram informações — a nível bilateral — para garantirem mutuamente a sua adesão contínua à recusa de pagamento de comissões que tinham previamente acordado. A título de exemplo, o considerando n.º 688 dessa decisão descreve uma conversa telefónica de 9 de fevereiro de 2006 no decurso da qual a Lufthansa perguntou à AF se a sua posição a respeito da recusa de pagamento de comissões permanecia inalterada.

321 Por conseguinte, o objeto da recusa de pagamento de comissões afasta-se do diferendo público de ordem jurídica referido pelas recorrentes. Ora, como decorre dos considerandos 874 e 899 da decisão recorrida, a recusa de pagamento de comissões permitia reforçar a coordenação relativa às sobretaxas. Com efeito, era, segundo a Comissão, uma recusa concertada de conceder aos transitários descontos nas sobretaxas e visava, desta forma, permitir às transportadoras arguidas «manter sob controlo a incerteza em matéria de tarifação que a concorrência sobre o pagamento de comissões [no contexto das negociações com os transitários] poderia ter criado» (considerando 874) e subtrair, assim, as sobretaxas ao jogo da concorrência (considerando 879). O argumento das recorrentes que consiste em opor o caráter público da recusa de pagamento de comissões ao caráter secreto da coordenação relativa à STC e à STS não tem, portanto, suporte factual.

322 Daqui resulta que deve igualmente ser indeferida a medida de organização do processo requerida pelas recorrentes na réplica que visava obter, em apoio do presente argumento, a apresentação das declarações de clemência que seriam subjacentes à descrição de um alegado «núcleo duro» na decisão recorrida. Com efeito, não é necessário completar os elementos de informação de que dispõe o Tribunal Geral para responder aos argumentos através dos quais as recorrentes contestam a caracterização da natureza da infração única, na decisão recorrida (v. n.º 126, *supra*).

323 Em quinto lugar, as recorrentes sustentam que não lhes dizem respeito os exemplos que a Comissão dá, no considerando 880 da decisão recorrida, de elementos da infração discutidos em paralelo. Este argumento é referente à participação das recorrentes na infração única e continuada, e não à existência da infração. Por conseguinte, em conformidade com as considerações acima expostas no n.º 291, é irrelevante no âmbito da presente alegação.

324 Em sexto lugar, as recorrentes alegam que o envolvimento das transportadoras arguidas numa ou mais componentes da infração única e continuada não demonstra, por si só, que estas estejam ligadas. Há que referir que este argumento é inoperante, na medida em que a Comissão não baseou a declaração da existência de uma infração única apenas nesta circunstância, mas sim num conjunto de indícios acima recordados no n.º 300, cuja suficiência não foi validamente posta em causa pelas recorrentes no âmbito da presente alegação.

325 Resulta do exposto que a presente alegação deve ser julgada improcedente.

3) Quanto à terceira alegação, relativa a conclusões erradas sobre o caráter continuado da infração

326 As recorrentes acusam a Comissão de não ter sustentado suficientemente o caráter continuado da infração. A participação dos membros do cartel controvertido limitou-se, assim, a comportamentos isolados e esporádicos de dimensão local ou regional.

327 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

328 Há que observar que as recorrentes se limitam, na presente alegação, a reiterar a sua argumentação relativa ao âmbito geográfico do cartel controvertido, que já foi examinada e rejeitada no quadro da primeira alegação da presente parte. Além disso, apesar de resultar do ponto 4 da decisão recorrida que os contactos em que se baseou a Comissão para determinar a existência da infração única e continuada ocorreram durante todo o período da infração e que contribuíram para a prossecução de um objetivo anticoncorrencial único (v. n.os 302 a 304, *supra*, e n.os 439 e 467, *infra*), as recorrentes contentam-se com uma referência geral ao caráter esporádico e isolado dos contactos controvertidos e não identificam nenhum período durante o qual a infração única em causa tivesse sido interrompida.

329 Por conseguinte, há que julgar improcedente a presente alegação e, consequentemente, a presente parte no seu todo.

b) Quanto à segunda parte, relativa a erros na apreciação dos comportamentos derivados da aliança bilateral com a Lufthansa

330 No âmbito da presente parte, as recorrentes baseiam-se na Decisão 96/180/CE da Comissão, de 16 de janeiro de 1996, relativa a um processo de aplicação do artigo [101.º TFUE] e do artigo 53.º do Acordo EEE (IV/35.545 — LH/SAS) (JO 1996, L 54, p. 28, a seguir «isenção de 1996»). Essa decisão isentou da proibição enunciada no artigo 101.º, n.º 1, TFUE o acordo geral de aliança pelo qual a Lufthansa e as recorrentes acordaram uma política conjunta de preços a nível mundial e a integração mais ampla possível dos seus serviços de frete. As recorrentes sustentam que, tendo em conta esta isenção, a Comissão deveria ter excluído do conjunto de indícios considerado contra elas os seus contactos bilaterais com a Lufthansa mencionados nos considerandos 223, 597, 618 a 620 e 673 da decisão recorrida.

331 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

332 Como resulta tanto dos considerandos 791 e 792 da decisão recorrida como dos articulados da Comissão apresentados no Tribunal Geral, os contactos bilaterais entre a Lufthansa e as recorrentes não lhes foram opostos para demonstrar a sua participação na infração única e

continuada, na medida em que estavam abrangidos pela isenção de 1996. Conforme decorre dos considerandos 24 e 28 desta isenção, a aliança entre as recorrentes e a Lufthansa tinha um âmbito vasto, uma vez que «[as partes se] prop[unham] criar, à escala mundial, um sistema integrado de transportes, que implica[va] […] uma política conjunta de preços», designadamente, para os serviços de frete. É, aliás, pacífico entre as partes que os contactos bilaterais entre a Lufthansa e as recorrentes em matéria de STC e de STS eram efetuados no âmbito da aliança isenta.

333 Para responder à presente parte, importa, portanto, examinar se, como resulta das notas de rodapé 1251 e 1258 da decisão recorrida, os contactos referidos nos considerandos 223, 618 e 620 da decisão recorrida contribuem para a demonstração da existência de um comportamento que excede o âmbito de aplicação da isenção de 1996 ao caracterizar a participação das recorrentes numa coordenação multilateral no âmbito da aliança WOW ou, no que respeita ao considerando 673, em contactos anticoncorrenciais com concorrentes que não a Lufthansa. Em contrapartida, na medida em que a Comissão não se baseia no contacto de 2 de outubro de 2001, referido no considerando 597 da decisão recorrida, nem no contacto de 13 de janeiro de 2003, mencionado no considerando 619 dessa decisão, para demonstrar a participação das recorrentes na infração única e continuada, há que rejeitar por ser inoperante a sua argumentação a este respeito e circunscrever a análise aos contactos referidos nos considerandos 223, 618, 620 e 673 da decisão recorrida.

334 Em primeiro lugar, o considerando 223 da decisão recorrida faz referência a uma troca de mensagens de correio eletrónico interna da Lufthansa com data de 3 e 11 de abril de 2002. Nesta troca, a Lufthansa dá a conhecer, por um lado, a posição da SAC desfavorável à reintrodução da STC e, por outro, a atitude comparativamente cooperante das recorrentes. A Comissão considera, no considerando 791 da decisão recorrida, que este elemento contribui para sustentar a conclusão quanto a participação das recorrentes numa coordenação no âmbito da aliança WOW no que respeita à STC.

335 A este respeito, importa observar, como fizeram as recorrentes, que não resulta da troca de mensagens de correio eletrónico em causa que mantivessem contacto com a SAC a respeito da STC. Por outro lado, não se pode deduzir, como faz a Comissão na sua resposta às questões escritas do Tribunal Geral, que a Lufthansa, ao comparar a cooperação das recorrentes e da SAC, na verdade, ambas partes na aliança WOW, fizesse necessariamente referência à cooperação das recorrentes no âmbito da referida aliança e não no âmbito da aliança que beneficiava da isenção de 1996.

336 Contrariamente ao que parece sustentar igualmente a Comissão na sua resposta às questões escritas do Tribunal Geral, a decisão de um grande número de transportadoras, entre as quais as recorrentes e a Lufthansa, de reintroduzir a STC em abril de 2002 (considerandos 209 e 210 da decisão recorrida) não é suscetível de levar a uma interpretação da troca de mensagens de correio eletrónico diferente da acima adotada no n.º 335. Por outro lado, as recorrentes não fazem parte das transportadoras mencionadas nos considerandos 209 e 210 da decisão recorrida que participaram numa discussão sobre a STC e, designadamente, sobre a sua reintrodução, no início de 2002. Por outro lado, não se pode deduzir da circunstância de as recorrentes terem igualmente reintroduzido a STC em abril de 2002 que tivessem imediatamente antes contactos com a Lufthansa fora do âmbito da isenção de 1996, em especial com a SAC no âmbito da aliança WOW. Importa, aliás, observar que a Comissão não se baseia, na decisão recorrida, sobre os elementos reproduzidos nos considerandos 209 e 210 para determinar a participação das recorrentes na infração única e continuada.

337 Em face do exposto, há que concluir que os elementos reproduzidos no considerando 223 da decisão recorrida não visam demonstrar a participação das recorrentes na coordenação relativa à STC no âmbito da aliança WOW, mas apenas comprovam a existência de contactos entre estas últimas e a Lufthansa a respeito da STC. Tendo em conta a natureza desses contactos e da aplicação, à data dos factos, da isenção de 1996, estes elementos devem ser considerados destituídos de qualquer valor probatório.

338 Em segundo lugar, os considerandos 618 e 620 da decisão recorrida referem-se, nomeadamente, a várias mensagens de correio eletrónico internas da Lufthansa enviadas entre final de novembro de 2002 e início de março de 2003, relativas ao nível de STS aplicável em Hong Kong. A Comissão considera, no considerando 792 da decisão recorrida, que estes elementos contribuem para demonstrar que as recorrentes coordenaram o nível da STS com os membros da aliança WOW. As recorrentes contestam as apreciações da Comissão referentes a duas mensagens de correio eletrónico, enviadas em 5 de dezembro de 2002 e 5 de março de 2003.

339 A primeira mensagem de correio eletrónico, datada de 5 de dezembro de 2002, é do responsável da Lufthansa em Hong Kong e refere que, numa recente reunião do SCC do BAR, a maioria das transportadoras indicaram que iriam seguir a CPA e associar-se a um pedido de autorização de diminuição do nível da STS. Em seguida, esse responsável pede ao seu interlocutor que «fale com os seus homólogos, em especial nas [recorrentes], na [AF] e na [Japan Airlines], para ver se mudem o seu ponto de vista e seguem o exemplo da [Lufthansa] de não baixar a [STS]» e de «persuadir a [SAC] e a [KLM], uma vez que as duas [transportadoras] ainda não tinham decidido se alteravam ou não a sua STS», sugerindo que o façam «no âmbito da reunião da [aliança] WOW na semana seguinte» (v. considerando 618).

340 Decorre desta mensagem de correio eletrónico que as recorrentes participaram na reunião do SCC do BAR em questão e que, nessa ocasião, deram a conhecer às outras transportadoras a sua posição a respeito da proposta de ajustamento do nível da STS, o que, aliás, não é impugnado pelas recorrentes no Tribunal Geral. Por conseguinte, este documento contribui para determinar que as recorrentes estavam envolvidas na coordenação relativa à fixação do nível da STS em Hong Kong com outras transportadoras além da Lufthansa, no âmbito do SCC do BAR. Neste contexto, a sugestão da Lufthansa, formulada na mesma mensagem de correio eletrónico, de abordar a questão do nível da STS em Hong Kong numa próxima reunião da aliança WOW deve ser entendida, além da sua redação clara, à luz dos contactos multilaterais que ocorreram sobre esta questão durante o mesmo período e nos quais tanto a Lufthansa como as recorrentes participaram. Daqui resulta que a Comissão não cometeu nenhum erro ao referir, no considerando 792 da decisão recorrida, que a referida mensagem de correio eletrónico contribui para sustentar a existência de uma coordenação relativa ao nível da STS entre membros da aliança WOW.

341 É certo que as recorrentes respondem acertadamente que não há provas de que a reunião da aliança WOW a este respeito se tenha efetivamente realizado, nem mesmo que uma proposta nesse sentido tenha sido efetuada pela Lufthansa aos outros membros da referida aliança. Todavia, isto não pode impedir a Comissão de invocar a mensagem de correio eletrónico em causa como elemento condenatório no âmbito de um conjunto de indícios mais amplo. Com efeito, o facto de a Lufthansa querer abordar esse assunto numa reunião da aliança WOW constitui, em si mesmo, um indício de que a questão do nível da STS era abordada entre os membros da referida aliança (v., neste sentido, Acórdão de 29 de junho de 2012, GDF Suez/Comissão, T-370/09, EU:T:2012:333, n.º 226).

342 A segunda mensagem de correio eletrónico, datada de 5 de março de 2003, é do responsável da Lufthansa em Hong Kong que informa o seu interlocutor na Lufthansa de que «os seus esforços relativos à STS junto dos parceiros da [aliança] WOW» foram frutíferos, referindo-se às últimas informações recebidas das recorrentes e da SAC a esse respeito (considerando 620 da decisão recorrida). Este responsável precisa que as recorrentes obtiveram o acordo das autoridades de Hong Kong e que a STS será aplicada a contar de 14 de março de 2003.

343 Resulta deste documento que a Lufthansa entrou em contacto com a SAC e com as recorrentes a respeito da STS aplicável em Hong Kong e que quis enquadrar esses contactos no âmbito da aliança WOW.

344 É certo que as modalidades concretas desses contactos não são precisadas, designadamente, quanto ao seu caráter multilateral. Todavia, é jurisprudência constante que, embora a Comissão deva apresentar provas precisas e concordantes para determinar a existência da infração, cada uma das provas que apresente não tem necessariamente de cumprir estes critérios relativamente a cada elemento da infração. Daqui resulta que, apesar de a mensagem de correio eletrónico em causa não provar, por si só, que as recorrentes estavam envolvidas num contacto multilateral com a SAC e a Lufthansa no âmbito da aliança WOW, há que examinar, porém, em conformidade com jurisprudência constante (v. Acórdão de 1 de julho de 2010, Knauf Gips/Comissão, C-407/08 P, EU:C:2010:389, n.º 47 e jurisprudência referida), no âmbito da décima parte do presente fundamento, se essa mensagem de correio eletrónico podia constituir com outros elementos um conjunto de indícios que permitia à Comissão concluir nesse sentido.

345 Em terceiro lugar, o considerando 673 da decisão recorrida refere uma mensagem de correio eletrónico interna de um empregado do gabinete da Lufthansa em Tóquio, datada de 30 de outubro de 2001, em que era lamentado que a Lufthansa tenha «passado ao lado da oportunidade», ao não tomar a iniciativa de apresentar, em tempo útil, um pedido às autoridades japonesas relativo à STS, o que originou «o enfraquecimento» da «aliança das transportadoras estrangeiras para [a fixação da STS] em 0,10-0,15 euro [por quilo]» e permitiu, entretanto, a apresentação pelos «pesos pesados europeus», a saber, a AF, a KLM, a British Airways e as recorrentes, de um pedido relativo a 500 a 600 ienes japoneses por carta de porte. Este considerando refere, em seguida, que a mensagem de correio eletrónico foi reencaminhada internamente pelo seu destinatário, que indicou permanecer favorável à apresentação pela Lufthansa de um pedido referente a uma STS a 0,15 euro por quilo e que estava «certo de que as outras transportadoras europeias, [iriam] seguir quando anunciarmos que vamos tomar a dianteira».

346 Contrariamente ao que sustentam as recorrentes, estes elementos não se limitam a dar a conhecer os pedidos apresentados por outras transportadoras às autoridades japonesas e a mostrar o desejo da Lufthansa de se afastar do montante da STS pedido, designadamente, pelas recorrentes. A primeira mensagem de correio eletrónico faz, assim referência a uma tentativa de coordenação entre «transportadoras estrangeiras» para chegar a um determinado montante de STS e faz implicitamente uma ligação entre o fracasso desta tentativa e a apresentação, por várias transportadoras europeias, incluindo as recorrentes, de um pedido relativo a outro montante de STS. A segunda mensagem de correio eletrónico revela a intenção da Lufthansa de avisar as referidas transportadoras europeias de que iria tomar a dianteira, apresentando um pedido conforme com o objetivo inicial da coordenação. Por conseguinte, os elementos reproduzidos no considerando 673 da decisão recorrida são suscetíveis de contribuir para a determinação da existência de contactos anticoncorrenciais entre as recorrentes e outras transportadoras que não a Lufthansa.

347 Face ao exposto, por um lado, há que concluir que os elementos reproduzidos no considerando 223 da decisão recorrida apenas permitem estabelecer a existência de contactos entre as recorrentes e a Lufthansa a respeito da STC, pelo que, pelos fundamentos acima expostos no n.º 337, devem ser excluídos do conjunto de indícios que as recorrentes contestam globalmente no âmbito da décima parte do presente fundamento. Por outro lado, na medida que a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 620 dessa decisão não prova, por si só, que as recorrentes estavam envolvidas num contacto multilateral com a SAC e a Lufthansa no âmbito da aliança WOW, deverá, em conformidade com a jurisprudência acima referida no n.º 344, ser examinado no âmbito da décima parte do presente fundamento, se, com outros elementos, designadamente os descritos nos considerandos 618 e 673 da referida decisão, pode, no entanto, ser incluída num conjunto de indícios que permitiu à Comissão concluir pela participação das recorrentes na infração única e continuada.

c) Quanto à terceira parte, relativa a erros na apreciação da troca de mensagens de correio eletrónico de dezembro de 1999 no âmbito da aliança Star Cargo

348 As recorrentes alegam que foi erradamente que a Comissão incluiu a troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999 entre as transportadoras da aliança Star Cargo, a saber, as recorrentes, a Lufthansa, três outras transportadoras e a Air Canada, no conjunto de indícios que supostamente demonstram a participação das recorrentes na infração única e continuada ou o seu respetivo conhecimento.

349 Em primeiro lugar, as recorrentes alegam que um contacto invocado para demonstrar o início da sua participação na infração única e continuada deve necessariamente demonstrar, por si só, a existência de uma infração e que é erradamente que a Comissão considera, no considerando 921 da decisão recorrida, que a troca em causa deve ser examinada no âmbito de uma apreciação global do conjunto de indícios.

350 Em segundo lugar, as recorrentes indicam que a troca em causa é abrangida pela isenção de 1996, uma vez que a infração única e continuada apenas incide, para esse período, nas rotas intra-EEE e que as recorrentes eram com a Lufthansa as únicas transportadoras membros da aliança a servir essas rotas. Além disso, essa troca é igualmente justificada, segundo as recorrentes, pela aliança Star Cargo e beneficia, de qualquer modo, da isenção por categoria prevista pelo Regulamento (CEE) n.º 3975/87 do Conselho, de 14 de dezembro de 1987, que estabelece o procedimento relativo às regras de concorrência aplicáveis às empresas do setor dos transportes aéreos (JO 1987, L 374, p. 1).

351 Em terceiro lugar, as recorrentes sustentam que a referida troca não tem uma ligação objetiva com a infração única e continuada. Isto resulta do contexto desses contactos, marcado pela resolução da IATA que visa estabelecer um mecanismo de STC, do caráter isolado da troca em causa no âmbito de uma aliança abandonada pouco tempo depois e do facto de essa troca ser oposta na decisão recorrida apenas às recorrentes e à Lufthansa de entre as transportadoras envolvidas na mesma. As recorrentes acrescentam que o empregado da SAS Cargo envolvido na troca em causa não participou em nenhum outro contacto controvertido. Por último, as recorrentes sublinham que a troca em causa revela, quando muito, um acordo com uma transportadora de não introdução de STC, que aliás não respeitaram por terem seguido a posição da Lufthansa que lhes foi comunicada posteriormente.

352 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

353 A título preliminar, importa observar que, no âmbito da presente parte, as recorrentes não se limitam a contestar o valor probatório da troca de mensagens de correio eletrónico em causa. Com efeito, as recorrentes querem pôr em causa, mais amplamente, a data considerada pela Comissão no considerando 1148 da decisão recorrida como início da sua participação na infração única e continuada, que é concomitante com a data do início da referida troca de mensagens de correio eletrónico, a saber, 13 de dezembro de 1999.

354 A este propósito, há que recordar que, como acima decorre do n.º 344, para demonstrar a existência de uma infração ao artigo 101.º, n.º 1, TFUE, é necessário que a Comissão apresente provas sérias, precisas e concordantes. Porém, as provas que esta apresenta não têm de necessariamente cumprir estes critérios relativamente a todos os elementos da infração. Basta que o conjunto dos indícios apresentados por essa instituição, apreciados globalmente, satisfaça esta exigência (Acórdão de 1 de julho de 2010, Knauf Gips/Comissão, C-407/08 P, EU:C:2010:389, n.º 47). Contrariamente ao que sustentam as recorrentes, estes princípios aplicam-se igualmente à determinação do início da sua participação na infração única e continuada (v., neste sentido, Acórdãos de 21 de maio de 2014, Toshiba/Comissão, T-519/09, não publicado, EU:T:2014:263, n.ºs 175 a 179, e de 12 de dezembro de 2014, Hansen & Rosenthal e H&R Wax Company Vertrieb/Comissão, T-544/08, não publicado, EU:T:2014:1075, n.ºs 166 a 179).

355 No presente caso, a troca em causa, referida no considerando 135 da decisão recorrida, iniciou-se com uma mensagem de correio eletrónico das recorrentes dirigida à Lufthansa, a três outras transportadoras e à Air Canada. Nesta mensagem de correio eletrónico, as recorrentes questionavam estas transportadoras, expressando simultaneamente as suas hesitações, sobre a sua intenção de introduzir uma STC, na medida em que o preço do combustível tinha ultrapassado o limiar dito de acionamento fixado pela IATA num projeto de resolução destinado a introduzir uma STC. Em resposta, uma transportadora manifestou o seu acordo com as recorrentes, referindo a Lufthansa, por seu lado, o seguinte:

«hesitamos também em tomar a iniciativa desta vez. Se, entre os nossos grandes concorrentes, outros decidirem fazê-lo, seguiremos, mas de maneira diferente e menos centralizada.»

356 Deduz-se desta troca que as recorrentes tomaram a iniciativa de contactar várias transportadoras, num quadro multilateral, para as sondar sobre a sua intenção de introduzir uma STC. Daqui resulta também que as respostas da transportadora em causa e da Lufthansa informavam as recorrentes e os outros destinatários das suas intenções relativamente à introdução da STC. As recorrentes não contestam, aliás, que, como resulta da decisão recorrida, esse contacto tenha ocorrido ao nível das sedes das transportadoras envolvidas.

357 Importa, igualmente, sublinhar que, nos dois meses após esse primeiro contacto, vários outros contactos que envolveram as recorrentes, tanto ao nível da sede como ao nível local, e que comprovam a vontade de coordenar a STC num âmbito multilateral, ocorreram na Finlândia, na Suíça e em Singapura. Estes contactos estão referidos nos considerandos 144 a 146 da decisão recorrida e demonstrados por elementos de prova cujo valor probatório não pode ser negado (v. n.ºs 438 a 467, 567 a 594 e 602 a 606, *infra*). Esses contactos envolviam tanto transportadoras arguidas distintas das transportadoras que participaram na troca de 13 e 14 de dezembro de 1999 como a Lufthansa (considerandos 145 e 146 da decisão recorrida) e a Air Canada (considerando 145 da decisão recorrida).

358 Daqui resulta que a Comissão não cometeu nenhum erro quando considerou que a troca de mensagens de correio eletrónico em causa contribuía para demonstrar a participação das recorrentes na infração única e continuada, fixando consequentemente em 13 de dezembro de 1999 a data de início da sua participação.

359 Nenhum dos argumentos das recorrentes é suscetível de infirmar esta apreciação.

360 Em primeiro lugar, o contexto factual invocado pelas recorrentes e acima recordado n.º 351, não põe em causa a natureza e o objeto dos contactos ocorridos na troca de mensagens de correio eletrónico em causa, que demonstram a vontade das transportadoras partes na troca de se concertarem, ao nível das sedes, quanto à introdução de uma STC. Em especial, no que respeita à circunstância de o empregado das recorrentes envolvido na troca em causa não ter participado em outros contactos anticoncorrenciais, importa salientar que a identidade das pessoas singulares envolvidas nas diferentes condutas controvertidas não é necessária para a existência de uma infração única e continuada.

361 Além disso, resulta dos elementos acima recordados no n.º 357 que, quase concomitantemente com a troca de mensagens de correio eletrónico em causa, as recorrentes estiveram envolvidas numa série de contactos que prosseguiam o mesmo objetivo com outras transportadoras e com a Air Canada e a Lufthansa, que também tinham participado na referida troca de mensagens de correio eletrónico. Nestas condições e contrariamente ao que sustentam as recorrentes, não é verosímil que esta troca de mensagens de correio eletrónico manifeste uma vontade de concertação limitada, no seu âmbito, à aliança Star Cargo.

362 Por outro lado, no que respeita ao projeto de resolução da IATA, as recorrentes admitem que este não era aplicável à data da troca de mensagens de correio eletrónico em causa. Por conseguinte, é irrelevante a recusa, efetivamente posterior, das autoridades competentes de o aprovarem.

363 Por último, no que respeita à alegada inexistência de efeitos, no comportamento das recorrentes, da concertação aplicada no âmbito da troca de mensagens de correio eletrónico em causa, importa salientar que a inexistência de efeitos concretos de uma atuação no comportamento da empresa em causa não é, enquanto tal, suscetível de obstar à conclusão de que se inscreve numa infração única e continuada. Além disso, importa recordar que a divulgação de informações sensíveis como as que estão em causa nos considerandos 144 e 584 da decisão recorrida, elimina a incerteza relacionada com o comportamento futuro de um concorrente e influencia, assim, direta ou indiretamente, a estratégia do destinatário das informações (v., neste sentido, Acórdão de 24 de março de 2011, Comap/Comissão, T-377/06, EU:T:2011:108, n.º 70 e jurisprudência referida). Importa, ainda, observar que, quando uma empresa recebe tais informações, sem se distanciar publicamente da iniciativa em causa ou sem a denunciar às autoridades administrativas, incentiva a continuação da infração e compromete a sua descoberta (Acórdão de 17 de maio de 2013, Trelleborg Industrie e Trelleborg/Comissão, T-147/09 e T-148/09, EU:T:2013:259, n.º 68).

364 Em segundo lugar, a troca de mensagens de correio eletrónico em causa não está abrangida pela isenção de 1996 nem pela isenção por categoria prevista no Regulamento n.º 3975/87.

365 A título preliminar, importa recordar que, tendo em conta o princípio geral de proibição dos cartéis consignado no artigo 101.º, n.º 1, TFUE, as disposições de caráter derrogatório, como as constantes da isenção de 1996 ou do Regulamento n.º 3975/87, não podem ser objeto de

interpretação extensiva e não podem ser interpretadas de modo que alarguem os efeitos dos atos que as contêm além do necessário à proteção dos interesses que elas se destinam a garantir (v., neste sentido, Acórdão de 22 de abril de 1993, Peugeot/Comissão, T-9/92, EU:T:1993:38, n.º 37).

366 Antes de mais, no que respeita à aplicação da isenção de 1996, refira-se que as recorrentes não explicam em que medida a tentativa de coordenação sobre a STC entre seis transportadoras, comprovada pela troca de mensagens de correio eletrónico em causa, se inseria no âmbito da aliança objeto da isenção de 1996 e do seu objetivo de criar a nível mundial, entre as recorrentes e a Lufthansa, um sistema de transporte integrado (v. n.º 332, *supra*). A este respeito, a alegação de que a aliança Star Cargo é uma simples extensão da aliança visada pela isenção de 1996 não pode, admitindo-a demonstrada, implicar a extensão da isenção de 1996 em benefício da aliança Star Cargo, sob pena de resultar numa interpretação extensiva da referida isenção contrária à jurisprudência recordada no número anterior.

367 Quanto ao argumento subsidiário de que a prática decisória da Comissão em relação às alianças celebradas entre as recorrentes e a Lufthansa, bem como entre estas últimas e outra transportadora, demonstra que considerava, à época, que as outras partes na troca de mensagens de correio eletrónico em causa estabelecidas fora do EEE não eram concorrentes nem atuais nem potenciais nas rotas intra-EEE, importa salientar que a contestação da dimensão mundial do cartel controvertido e da relação de concorrência entre as transportadoras já foi examinada, e rejeitada, no âmbito da análise da primeira alegação da primeira parte do presente fundamento (v. n.ºs 279 a 293, *supra*).

368 Mesmo admitindo que, com a referência à pratica decisória da Comissão que lhes diz respeito, as recorrentes pretendem invocar o princípio da proteção da confiança legítima, incumbia-lhes provar garantias precisas, incondicionais e concordantes, provenientes de fontes autorizadas e fiáveis, suscetíveis de gerar nas recorrentes esperanças fundadas (v., neste sentido, Acórdão de 5 de março de 2019, Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, n.º 97). Ora, o facto de a Comissão não ter adotado uma decisão individual de isenção na sequência do início de um processo com fundamento no Regulamento n.º 3975/87 relativamente à aliança entre as recorrentes, a Lufthansa e outra transportadora, não é suscetível de constituir, contrariamente ao que sugerem as recorrentes, uma tomada de posição firme e definitiva sobre a inaplicabilidade do artigo 101.º, n.º 1, TFUE, no que respeita ao impacto da referida aliança nas rotas intra-EEE, nem *a fortiori* sobre a inexistência de uma relação de concorrência entre as recorrentes e a Lufthansa, por um lado, e a transportadora em causa, por outro. Por outro lado, seja como for, na medida em que vários membros da aliança Star Cargo não eram membros da aliança entre as recorrentes, a Lufthansa e a transportadora em causa, há que considerar que a Comissão não tinha sido chamada a pronunciar-se, no âmbito do processo iniciado com fundamento no Regulamento n.º 3975/87, sobre os elementos de facto que são objeto da troca de mensagens de correio eletrónico em causa.

369 Em seguida, no que respeita à aplicação da isenção por categoria prevista no Regulamento n.º 3975/87, as recorrentes alegam que a troca de mensagens de correio eletrónico em causa está abrangida pelo disposto na alínea i) do anexo referido no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3975/87, na medida em que é só uma questão de «estrutura de preços».

370 O artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3975/87 tem a seguinte redação:

«A proibição estipulada no n.º 1 do artigo [101.º TFUE] não se aplica aos acordos, decisões e práticas concertadas constantes da lista em anexo, na medida em que tenham por único objetivo e efeito a realização de aperfeiçoamentos ou de cooperação técnica. Esta lista não é exaustiva.»

371 A alínea i) do anexo mencionado neste artigo tem, por sua vez, a seguinte redação:

«O estabelecimento ou a aplicação de regras uniformes relativas à estrutura e condições que regem a aplicação das tarifas de transporte, desde que tais regras não fixem, direta ou indiretamente, quaisquer tarifas ou condições de transporte».

372 Decorre destas disposições que o benefício da isenção nelas previsto está circunscrito aos comportamentos que tenham por único objetivo e efeito a realização de aperfeiçoamentos ou de cooperação técnica. O facto de um comportamento constar no anexo do Regulamento n.º 3975/87 não basta, portanto, para derrogar o princípio da proibição dos cartéis.

373 No caso em apreço, há que observar que as recorrentes não invocam nenhum objeto ou efeito que consista numa realização de aperfeiçoamentos ou de cooperação técnica que esteja relacionada com os contactos ocorridos no âmbito da troca de mensagens de correio eletrónico em causa. As recorrentes não invocam *a fortiori* nenhum elemento que demonstre a prossecução desse objeto ou efeito de modo exclusivo.

374 Por outro lado, resulta do n.º 335, *supra*, que as recorrentes, com a sua mensagem de correio eletrónico de 13 de dezembro de 1999, procuravam sondar as outras transportadoras sobre a sua eventual intenção de introduzir uma STC. Daqui resulta que, embora demonstre uma vontade de se concertar com outras transportadoras sobre a introdução da STC, este contacto não pode ser analisado, em contrapartida, como uma tentativa de estabelecer regras uniformes sobre a estrutura e condições de aplicação das tarifas de frete, na aceção da alínea i) do anexo referido no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3975/87.

375 À luz do exposto, há que rejeitar a invocação pelas recorrentes do benefício da isenção por categoria prevista no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento n.º 3975/87.

376 Em terceiro lugar, não foi demonstrado que a troca de mensagens de correio eletrónico em causa podia ser justificada pela aliança Star Cargo.

377 Com efeito, as recorrentes não apresentam nenhum começo de prova de que o funcionamento concreto da referida aliança teria implicado uma coordenação dos seus membros sobre a STC. As próprias recorrentes salientam que, apesar de terem tentado, com a Lufthansa, formar a aliança Star Cargo, as suas tentativas falharam em 2000. Embora uma declaração recíproca de intenções entre membros da aliança tenha sido, efetivamente, adotada em abril de 1999, como resulta da resposta das recorrentes à comunicação de acusações, as recorrentes não apresentam nenhum elemento que comprove um posterior início de execução operacional que justificasse a troca de mensagens de correio eletrónico em causa.

378 Em face do exposto, há que considerar que a Comissão não cometeu nenhum erro ao considerar que a troca de mensagens de correio eletrónico em causa contribuía para demonstrar a participação das recorrentes na infração única e continuada e ao determinar, com base na referida troca, a data de início da sua participação na referida infração.

379 A presente parte deve, portanto, ser julgada improcedente.

d) Quanto à quarta parte, relativa a erros na apreciação dos comportamentos derivados da aliança WOW

380 A presente parte é relativa a erros na apreciação dos comportamentos derivados da aliança WOW. Esta parte articula-se em torno de três alegações, relativas, a primeira, a erros na declaração da ilegitimidade dos contactos entre membros da aliança WOW, a segunda, à falta de apreciação da compatibilidade dos contactos no seio da aliança WOW com o artigo 101.º TFUE e, a terceira, a erros relativos à inclusão dos referidos contactos no âmbito da infração única e continuada.

1) Quanto à primeira alegação, relativa a erros na declaração da ilegitimidade dos contactos entre membros da aliança WOW

381 As recorrentes observam que a decisão recorrida se baseia em 18 comunicações em que estão envolvidas apenas transportadoras da aliança WOW para determinar a sua participação na infração única e continuada. Alegam que a Comissão concluiu erradamente, no considerando 971 da decisão recorrida, que estes contactos no seio da aliança WOW se situavam «fora do quadro legítimo da aliança».

382 Com efeito, os comportamentos no âmbito da aliança WOW faziam parte, na realidade, do objeto geral do acordo, tal como descrito nos considerandos 928 a 931 da decisão recorrida, que consistia em os seus membros formarem um sistema de carga integrado e combinar as suas atividades do segmento de carga, incluindo através da criação de uma rede integrada, da integração das vendas e da partilha dos custos e das receitas. As recorrentes consideram, assim, que a Comissão minimizou a implementação da cooperação no âmbito da aliança WOW e sobreavaliou o alcance dos contactos relativos às sobretaxas.

383 As recorrentes queixam-se igualmente de não terem sido ouvidas sobre certos factos e conclusões da Comissão relativos ao âmbito de execução da aliança e à dimensão da coordenação das sobretaxas nesta aliança.

384 Por último, a Comissão baseou-se erradamente nos elementos reproduzidos nos considerandos 950, 956 e 957 da decisão recorrida para tentar demonstrar que a natureza ilegítima dos contactos no seio da aliança WOW era conhecida.

385 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

i) Quanto à violação dos direitos de defesa

386 A título preliminar, há que examinar a invocação pelas recorrentes da violação dos seus direitos de defesa, na medida em que, por um lado, as conclusões da Comissão sobre o âmbito de execução da aliança WOW e sobre o alcance dos contactos relativos às sobretaxas na aliança WOW não constavam da comunicação de acusações e, por outro, alguns elementos diferentes dos mencionados no âmbito do primeiro fundamento foram utilizados em apoio dessas conclusões sem lhes serem comunicados previamente.

387 No que respeita à primeira crítica feita à Comissão, relativa a uma divergência entre o conteúdo da comunicação de acusações e o conteúdo da decisão recorrida, há que recordar que, como foi acima indicado no n.º 136, o respeito dos direitos de defesa exige, nomeadamente, que a

comunicação de acusações contenha os elementos essenciais imputados à empresa em causa, tais como os factos de que é acusada, a qualificação que lhes é dada e as provas em que a Comissão se baseia.

388 No entanto, como acima decorre do n.º 138, as apreciações de facto e de direito que constam da comunicação de acusações são de natureza puramente provisória e a Comissão não é obrigada a mantê-las.

389 No caso, há que observar que a comunicação de acusações fazia referência, no ponto 1321, ao conjunto de contactos que comprovava a participação das recorrentes na infração única e continuada. Nos pontos 1325 e 1327 dessa comunicação, esclarecia-se que os elementos de prova da participação das recorrentes nas componentes da infração única e continuada relativas à STC e à STS eram relacionados, designadamente, com determinadas reuniões e discussões que se realizaram na aliança WOW. Por outro lado, as recorrentes não contestam que o objetivo do cartel controvertido que consistia em as transportadoras arguidas coordenarem o seu comportamento em matéria de tarifação para a prestação de serviços de frete em todo o mundo através, em especial, da STC e da STS, já era indicado na comunicação de acusações. Daqui decorre que o alcance dos contactos no seio da aliança WOW relativos às sobretaxas resultava efetivamente do conteúdo da referida comunicação e não, contrariamente ao que sustentam as recorrentes, de uma alegação nova que apareceu pela primeira vez na decisão recorrida.

390 Quanto aos desenvolvimentos, na decisão recorrida, relativos ao âmbito de execução da aliança WOW, é, sem dúvida, ponto assente que estes não constavam da comunicação de acusações. No entanto, importa observar que os referidos desenvolvimentos têm por objeto analisar e responder aos argumentos detalhados, designadamente invocados pelas recorrentes nas respostas à comunicação de acusações que visam justificar os contactos no seio da aliança WOW à luz dos objetivos legítimos por esta prosseguidos. Ao fazê-lo, a Comissão nada acrescenta aos factos imputados às recorrentes, limitando-se a pronunciar-se sobre os factos alegados por estas e outras transportadoras, destinatárias da comunicação de acusações e membros da aliança WOW, nas suas respostas. Por último, a apreciação de direito feita pela Comissão nos termos da qual conclui, no considerando 971 da decisão recorrida, que a aliança WOW não justifica a coordenação das sobretaxas nela realizada já constava, é certo de modo sumário mas bastante, no n.º 1446 da comunicação de acusações.

391 No que respeita à segunda crítica feita à Comissão, relativa à falta de comunicação durante o procedimento administrativo de certos elementos condenatórios, mencionados nos considerandos 933 e 949 da decisão recorrida, são aplicáveis os princípios acima enunciados nos n.os 90 a 96, a respeito do âmbito de aplicação do direito de acesso ao processo.

392 As recorrentes sustentam, assim, que constitui um elemento condenatório não divulgado a declaração da Lufthansa constante da resposta à comunicação de acusações e reproduzida no considerando 933 da decisão recorrida, segunda a qual «a aliança [WOW] está atualmente inativa e que já não é possível referir-se ao facto de explorar uma rede de rotas». A este respeito, importa salientar que esta declaração, por um lado, é reproduzida no ponto intitulado «Análise da aliança WOW: execução do acordo de aliança» e, por outro, é invocada para sustentar a conclusão de que a aliança WOW só conheceu uma implementação limitada. Essa declaração corrobora, assim, a tese da Comissão de que a aliança WOW não podia justificar a coordenação das sobretaxas nela realizada, tendo em conta a sua implementação limitada. É certo que não é feita uma remissão expressa para a referida declaração nos considerandos posteriores da decisão recorrida. Porém, o teor da declaração e a forma como é inserida na sistemática da decisão

recorrida levam à conclusão de que é um elemento condenatório. Ora, a referida declaração não foi comunicada durante o procedimento administrativo. Assim, não deve ser tida em conta na apreciação do mérito das conclusões da Comissão postas em causa no âmbito da presente alegação, de modo que determine, em conformidade com a jurisprudência acima lembrada no n.º 96, se o resultado a que chegou a Comissão na decisão recorrida poderia ser diferente ao excluir a declaração enquanto meio de prova condenatório (v. n.os 416 e 432, *infra*).

393 As recorrentes sustentam igualmente que constitui um elemento condenatório que lhes é inoponível o excerto da Decisão de 4 de julho de 2005 no processo COMP/M.3770 — Lufthansa/Swiss referido no considerando 949 da decisão recorrida. Para rejeitar esta alegação, basta salientar que este excerto é referido pelas próprias recorrentes nas suas respostas à comunicação de acusações e que o argumento de que a Comissão não lhes comunicou os documentos subjacentes à afirmação contida no excerto já foi excluído no âmbito do exame do primeiro fundamento, no n.º 119, *supra*.

ii) Quanto ao âmbito da aliança WOW e à sua implementação efetiva

394 Com a presente alegação, as recorrentes pretendem, antes de mais, pôr em causa as conclusões da Comissão, nos considerandos 947 a 952 da decisão recorrida, segundo as quais o âmbito da aliança WOW e as condições efetivas da sua implementação não justificavam uma coordenação tarifária, especialmente sobre as sobretaxas, do tipo da aplicada no âmbito do cartel controvertido.

395 As recorrentes acusam a Comissão de ter minimizado, na decisão recorrida, a implementação da aliança WOW, ao desvirtuar ou não considerar determinados elementos factuais. Assim, a integração das redes dos parceiros é o resultado da celebração de acordos sobre aviões de carga comuns e partilha de capacidade. A afirmação da Comissão no considerando 941 da decisão recorrida, segundo a qual as partes não demonstraram que o projeto de integração dos sistemas informáticos tinha sido objeto de medidas de execução é, nomeadamente, desmentida pela referência, no considerando 934 desta decisão, a um sistema comum de acompanhamento em linha. Além disso, a Comissão desvirtuou as considerações das recorrentes ao afirmar que a integração das funções de manutenção era limitada ou que a cooperação em torno de uma marca comum era apenas pontual. Por último, a necessidade de harmonizar os produtos oferecidos pelos membros da aliança WOW não foi refutada pela Comissão e várias iniciativas para integrar as vendas foram ignoradas na decisão recorrida.

396 No caso apreço, nos considerandos 947 a 952 da decisão recorrida, a Comissão concluiu que nenhuma das iniciativas alegadamente tomadas no contexto da aliança WOW justificava uma coordenação geral sobre as sobretaxas, uma vez que a cooperação na referida aliança tinha permanecido limitada, nunca tinha atingido a fase de uma política integrada de venda e de preços e tinha sido circunscrita, em substância, a projetos específicos relativos a determinadas rotas, clientes ou produtos. Para chegar a esta conclusão, a Comissão baseou-se na análise dos documentos e das declarações apresentados durante o procedimento administrativo, pelas transportadoras arguidas membros da aliança em causa. A Comissão também fez referência, nos considerandos 951 e 952 da decisão recorrida, a vários documentos do processo que demonstravam que os membros da aliança WOW tinham políticas individuais em matéria de sobretaxas que não estavam dispostos a abandonar para as necessidades da referida aliança.

397 Os elementos apresentados pelas recorrentes no âmbito da presente parte não são suscetíveis de pôr em causa o mérito das conclusões a que a Comissão chegou.

398 Antes de mais, há que observar que as recorrentes não invocam a existência de uma política geral de preços integrada na aliança WOW. Em seguida, as recorrentes não demonstram que os exemplos de integração comercial referidos nos seus articulados, tais como a existência de agentes de venda comuns em certos países ou a menção na proposta tarifária das recorrentes para os destinos, sendo o caso, servidos por outros membros da aliança WOW, impliquem necessariamente a existência de uma coordenação geral sobre os preços ou sobre as sobretaxas. Isto aplica-se igualmente aos produtos harmonizados postos à venda pela aliança WOW mencionados nos considerandos 938 a 940 da decisão recorrida. Com efeito, a harmonização em causa era referente às condições de prestação do serviço, em especial às garantias ofertas, mas não está demonstrado que visava a tarifação dos referidos produtos. Quanto às hipóteses de coordenação dos preços na aliança WOW mencionadas no considerando 946 da decisão recorrida, faziam parte de iniciativas específicas, tais como a exploração conjunta de um avião de carga pelas recorrentes e a SAC numa determinada rota ou a apresentação pontual de propostas comuns a certos clientes, designadamente transitários. Por conseguinte, não podem justificar a implementação de uma coordenação geral sobre as sobretaxas.

399 Na falta de demonstração de uma política integrada de venda e de preços que exceda algumas intervenções específicas, os outros elementos avançados pelas recorrentes destinados a contestar a análise, pela Comissão, dos esforços de promoção da marca, de implementação de uma manutenção comum ou de um sistema informático integrado, não podem, por si só, justificar uma coordenação geral sobre as sobretaxas.

400 Por último, contrariamente ao que sustentam as recorrentes no âmbito da presente alegação, os elementos para os quais se remete, designadamente, nos considerandos 956 e 957 da decisão recorrida evidenciam que, para os parceiros da aliança WOW, a conformidade dos contactos em causa com as regras da concorrência não era assim tão óbvia.

iii) Quanto ao alcance dos contactos no seio da aliança WOW

401 As recorrentes pretendem contestar o alcance dado pela Comissão aos contactos no seio da aliança WOW, alegando que eram relacionados com iniciativas particulares e locais que não podem, enquanto tais, apresentar uma ligação com a infração única e continuada.

402 As recorrentes contestam assim o alcance dado pela Comissão, na decisão recorrida, a 18 contactos entre membros da aliança WOW referidos nos considerandos 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 517, 531, 546, 596 e 628 a 632. Nenhum faz parte de uma coordenação geral sobre as sobretaxas. Há que examinar a alegação das recorrentes para cada categoria de contactos referida.

403 Em primeiro lugar, o contacto referido no considerando 596 da decisão recorrida tem por objeto uma comunicação da SAC dirigida à Lufthansa e às recorrentes datada de 1 de outubro de 2001, através da qual indica que irá introduzir a STS a partir de 8 de outubro de 2001. As recorrentes alegam que este contacto é inserido no contexto próprio dos Estados Unidos e relativo ao lançamento, alguns dias antes, dos serviços expressos harmonizados com a marca WOW. Ora, além de não apresentarem nenhum elemento que comprove esse alcance restrito do anúncio feito pela SAC, há que salientar que a introdução iminente de uma STS por esta era discutida, desde 28 de setembro de 2001, em vários fóruns distintos que envolviam outras transportadoras (v. considerandos 592 e 594 da decisão recorrida), o que torna ainda menos verosímil a explicação alternativa proposta pelas recorrentes.

404 Em segundo lugar, no que respeita aos contactos referidos nos considerandos 401, 434, 484, 494, 497, 512 e 546 da decisão recorrida, as recorrentes alegam, em substância, que os contactos se inseriam no âmbito de trocas próprias da «Escandinávia» entre membros da aliança WOW relativos ao método de conversão da STC em moeda local, que eram justificados pela exploração de aviões de carga comuns com a Lufthansa e a Japan Airlines, por um lado, e depois com a SAC, por outro. Ora, há que salientar que as recorrentes não apresentam nenhum elemento que sustente esta tese, ao passo que os elementos reproduzidos na decisão recorrida são interpretados, na falta de elementos contrários e atendendo à aplicabilidade geral das sobretaxas (v. n.os 279 a 288, *supra*, e n.º 445, *infra*), como referentes às intenções da Lufthansa quanto a aplicação geral da STC, independentemente de qualquer projeto específico à aliança WOW.

405 Em terceiro lugar, no que respeita à comunicação referida no considerando 488 da decisão recorrida, as recorrentes invocam o contexto regulamentar próprio do Japão para excluir que esta comunicação se inscreva nos objetivos prosseguidos pela infração única e continuada. Este argumento é examinado a seguir no âmbito da segunda alegação da sexta parte do presente fundamento.

406 Em quarto lugar, no que respeita às mensagens de correio eletrónico referidas nos considerandos 490 e 496 da decisão recorrida, que provêm do representante das recorrentes nos Estados Unidos e fazem referência à coordenação da STC realizada entre membros da aliança WOW nesse país, é alegado que estas mensagens podem ser explicadas pelo contexto dos esforços empreendidos pelo referido responsável para reforçar a aliança nos Estados Unidos e pelo contexto dos acordos de reserva de capacidade entre membros dessa aliança. Ora, basta observar que, na sua argumentação, as recorrentes não põem em causa o alcance da coordenação da STC referida nas mensagens de correio eletrónico em causa e não demonstram que estivesse limitada aos acordos de reserva de capacidade celebrados entre membros da aliança.

407 Em quinto lugar, no que respeita à mensagem de correio eletrónico de 3 de outubro de 2005 referida no considerando 517 da decisão recorrida, as recorrentes alegam que dizia respeito às condições de elaboração de uma proposta comum a um transitário e não era, portanto, manifestamente alheia à implementação da aliança WOW. A Comissão contesta esta leitura das recorrentes e considera que a mensagem de correio eletrónico em causa é referente em parte à abordagem geral dos membros da aliança WOW em matéria de sobretaxas, independentemente da proposta comum em causa. Além disso, a Comissão baseia-se na menção na troca de mensagem de correio eletrónico de que «esta questão [das sobretaxas] foi “brevemente” abordada na última reunião [do conselho global das vendas], mas [que] nenhuma observação foi inscrita na ata da reunião (*antitrust*!)».

408 Ora, resulta desta mensagem de correio eletrónico que tinha por objeto, como sublinham com razão as recorrentes, preparar uma reunião com o transitário visado pela proposta comum, que devia realizar-se 10 dias mais tarde. A mensagem de correio eletrónico refere, neste contexto, discussões mantidas ao nível do conselho global das vendas, no qual têm assento os vice-presidentes dos membros da aliança WOW responsáveis pelas vendas:

«Foi mencionado que [a aliança] WOW irá utilizar o modelo da L[ufthansa] nos mercados “neutros”; EUA, Europa. Assim, determinados acordos locais relativos a outros mercados podem aplicar-se, por exemplo, no Japão (participação dos poderes públicos) ou nos mercados asiáticos, onde os concorrentes utilizam modelos diferentes.»

409 O autor da mensagem de correio eletrónico acrescenta:

«Na minha documentação, encontrei o acordo de mandato emitido para as negociações da Exel no último ano (cópia anexa) em que todos as transportadoras aceitaram utilizar o modelo da [Lufthansa] para as sobretaxas. Podemos utilizar a mesma redação no processo CAT/DHL?????????? A questão pode ser colocada [ao conselho global das vendas] para obter uma resposta rápida?»

410 Se este último excerto se insere efetivamente no âmbito da elaboração da proposta comum em causa, o excerto acima reproduzido no n.º 408 pode igualmente fazer parte, tendo em conta o contexto em que se insere, da elaboração da referida proposta, contrariamente ao que afirma a Comissão. A este respeito, a referência aos «acordos locais» pode ser interpretada como a aplicação de acordos específicos ao cliente transitário à partida de determinados aeroportos, sendo esta interpretação ainda mais verosímil uma vez que o objeto da mensagem de correio eletrónico era fixar as condições da proposta comum que devia ser feita pela aliança WOW a esse cliente. É verdade que a alusão, expressa pela exclamação «(antitrust!)», ao risco de a discussão mantida ao nível do conselho global das vendas poder ser proibida pelo direito da concorrência é um indício em sentido contrário. Todavia, por si só, esta alusão não basta para privar de verosimilhança a leitura proposta pelas recorrentes, que não se baseia em alegações não corroboradas, mas sim no próprio conteúdo da mensagem de correio eletrónico em causa.

411 Por conseguinte, há que considerar que a mensagem de correio eletrónico de 3 de outubro de 2005 referida no considerando 517 da decisão recorrida se insere exclusivamente no objetivo de elaboração de uma proposta comum da aliança WOW a um potencial cliente e, consequentemente, não é suscetível de contribuir para demonstrar a participação das recorrentes na infração única e continuada.

412 Em sexto lugar, no que respeita aos contactos referidos nos considerandos 531 e 628 a 632 da decisão recorrida, as recorrentes alegam, por um lado, que se justificavam pelo projeto de exploração de um avião de carga comum com a SAC na rota Copenhaga-Chicago e, por outro, que a coordenação dizia exclusivamente respeito à aplicação da STS nas rotas com origem na Dinamarca.

413 A este propósito, antes de mais, no que respeita ao âmbito da coordenação implementada no quadro dos contactos acima referidos, há que salientar que esses contactos não se limitam à coordenação da STS, uma vez que o contacto referido no considerando 531 da decisão recorrida trata de forma mais ampla da questão das sobretaxas. Em seguida, no que respeita aos contactos referentes à STS, decorre, especialmente, do considerando 630 da decisão recorrida que, contrariamente ao que sustentam as recorrentes, o âmbito dos contactos em causa não era limitado às rotas com origem na Dinamarca, pois dizia mais amplamente respeito à imposição da STS na Europa a uma taxa harmonizada. Isto é corroborado pelo teor geral da mensagem de correio eletrónico interna descrita no referido considerando: «na nossa reunião da WOW para a Europa, acordámos que iríamos impor sobretaxas. Percebo que não é tão fácil como pensávamos ou esperávamos»; «[s]e cada um for numa direção diferente, levará apenas alguns dias para passarmos pelo pior dos mercados»; «[d]evemos decidir na WOW se queremos continuar como antes ou se preferimos uma cisão como a KL[M]/AF». É igualmente indicado, na mensagem de correio eletrónico interna das recorrentes referida no considerando 632 da decisão recorrida, que «[s]omos nós, a WOW, ou seja, a [Lufthansa] + [as recorrentes], que lutamos com a [SAC] desde

sempre para que aumente a sua STS de 0,10 para 0,13[…]». Ora, as taxas de 0,10 e 0,13 não correspondem às taxas praticadas na Dinamarca pela SAC como decorre dos elementos apresentados pelas recorrentes no seu anexo A.57.

414 Daqui resulta que deve ser rejeitada a alegação das recorrentes quanto ao âmbito reduzido da coordenação materializada pelos documentos referidos nos considerandos 531 e 628 a 632 da decisão recorrida. Por conseguinte, foi considerado acertadamente que os contactos em causa contribuíam para demonstrar a participação das recorrentes na infração única e continuada, sem que seja necessário apreciar o argumento, que se tornou inoperante, relativo ao caráter justificado de uma coordenação sobre as sobretaxas de âmbito mais restrito devido às necessidades da exploração em comum de um avião de carga.

415 À luz do exposto, há que concluir que a mensagem de correio eletrónico de 3 de outubro de 2005 referida no considerando 517 da decisão recorrida deve ser interpretada no sentido de que se insere exclusivamente no objetivo de elaboração de uma proposta comum da aliança WOW a um potencial cliente e, consequentemente, não é suscetível de contribuir para demonstrar a participação das recorrentes na infração única e continuada. Deve ser, portanto, excluída do conjunto de indícios que as recorrentes contestam no seu todo no âmbito da décima parte do presente fundamento.

416 Resulta igualmente do exposto que não se pode considerar que o resultado a que a Comissão chegou na decisão recorrida teria sido diferente se tivesse sido excluída como meio de prova condenatório a declaração da Lufthansa constante da resposta à comunicação de acusações e reproduzida no considerando 933, relativamente à qual acima se concluiu, no n.º 392, que a Comissão tinha erradamente recusado o seu acesso às recorrentes. Com efeito, mesmo na sua falta, a Comissão tinha fundamento, com base nos elementos de prova que continuavam à sua disposição, para concluir que a aliança WOW não podia justificar a coordenação das sobretaxas nela realizada, tendo em conta à sua implementação limitada.

2) Quanto à segunda alegação, relativa à falta de apreciação da compatibilidade dos contactos no seio da aliança WOW com o artigo 101.º TFUE

417 Segundo as recorrentes, a Comissão cometeu um erro ao não examinar previamente a compatibilidade com o artigo 101.º TFUE dos contactos no seio da aliança WOW. Por um lado, a Comissão afastou-se de forma discriminatória e retroativa da análise que aplica às outras alianças aéreas e que passa pela observação das sobreposições entre os membros da aliança WOW num mercado relevante. Por outro lado, não teve em conta as declarações das recorrentes relativas à aplicação do artigo 101.º, n.º 3, TFUE.

418 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

i) Quanto à aplicação retroativa e discriminatória de uma nova interpretação da norma aplicável às alianças aéreas

419 Há que relembrar que os princípios da legalidade das penas e da segurança jurídica não podem ser interpretados no sentido de que proscrevem a clarificação gradual das regras da responsabilidade penal, mas podem opor-se à aplicação retroativa de uma nova interpretação de uma norma que

estabelece uma infração (v., neste sentido, Acórdão de 28 de junho de 2005, Dansk Rørindustri e o./Comissão, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C-208/02 P e C-213/02 P, EU:C:2005:408, n.º 217).

420 É, especialmente, o caso quando se trata de uma interpretação jurisprudencial cujo resultado não era razoavelmente previsível no momento em que a infração foi cometida, atenta, designadamente, a interpretação então acolhida na jurisprudência relativa à disposição legal em causa (v. Acórdão de 28 de junho de 2005, Dansk Rørindustri e o./Comissão, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C-208/02 P e C-213/02 P, EU:C:2005:408, n.º 218 e jurisprudência referida).

421 Estes princípios são igualmente aplicáveis à Comissão quando interpreta o disposto nos artigos 101.º e 102.º TFUE com vista à adoção de uma decisão sancionatória (v., neste sentido, Acórdãos de 28 de junho de 2005, Dansk Rørindustri e o./Comissão, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C-208/02 P e C-213/02 P, EU:C:2005:408, n.º 222, e de 10 de julho de 2014, Telefónica e Telefónica de España/Comissão, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, n.º 149).

422 No caso em apreço, as recorrentes invocam várias decisões da Comissão que autorizam uma operação de concentração entre duas transportadoras, quer com fundamento no Regulamento (CEE) n.º 4064/89 do Conselho, de 21 de dezembro de 1989, relativo ao controlo das operações de concentração de empresas (JO 1989, L 395, p. 1; retificação no JO 1990, L 257, p. 13), quer com fundamento no Regulamento n.º 139/2004. Não visam, a este respeito, os casos residuais em que o artigo 101.º TFUE pode ter aplicação no exame de uma operação de concentração, nos termos, designadamente, do artigo 2.º, n.º 4, do Regulamento n.º 139/2004. Ao fazê-lo, baseiam-se na aplicação de normas substantivas diferentes das que decorrem do artigo 101.º TFUE e não permitem, portanto, daí retirar argumentos para criticar a Comissão por ter aplicado retroativamente uma nova interpretação da norma aplicável no caso presente.

423 Em seguida, no que respeita à invocação, pelas recorrentes, de decisões de isenção de determinadas alianças aéreas adotadas pela Comissão na vigência do procedimento aplicável antes da entrada em vigor do Regulamento n.º 1/2003, resulta dos considerandos 922 a 925 da decisão recorrida que a Comissão não examinou se o artigo 101.º TFUE era inaplicável à aliança WOW, tendo apenas analisado se os contactos no seio da mesma considerados na decisão recorrida se inseriam no âmbito da referida aliança ou excediam as formas de cooperação previstas por esta e efetivamente aplicadas. Por conseguinte, devido ao facto de não terem o mesmo objeto, as decisões invocadas pelas recorrentes não podem refletir uma interpretação do artigo 101.º TFUE diferente da interpretação adotada na decisão recorrida.

424 As recorrentes alegam igualmente que a aliança WOW foi objeto de um tratamento discriminatório em comparação com outras alianças aéreas, na medida em que a responsabilidade de uma parte dos seus membros não foi declarada na decisão recorrida. A este propósito, basta lembrar que, segundo jurisprudência constante, o facto de uma empresa que se encontre numa situação semelhante à do recorrente não ter sido sujeita a nenhuma declaração de infração pela Comissão não permite rejeitar a infração imputada ao referido recorrente, quando tenha sido devidamente demonstrada, e mesmo quando o juiz da União não conheça da situação dessa outra empresa (v. Acórdão de 16 de junho de 2015, FSL e o./Comissão, T-655/11, EU:T:2015:383, n.º 461 e jurisprudência referida).

ii) Quanto à não consideração das declarações das recorrentes relativas à aplicação do artigo 101.º, n.º 3, TFUE

425 Como é recordado no artigo 2.º do Regulamento n.º 1/2003, incumbe à empresa ou à associação de empresas que invoca o benefício das disposições do artigo 101.º, n.º 3, TFUE fazer a prova de que estão preenchidos os pressupostos aí enunciados. Por consequência, quem invoca o artigo 101.º, n.º 3, TFUE deve demonstrar que esses pressupostos estão preenchidos, através de argumentos e provas convincentes (Acórdão de 24 de maio de 2012, MasterCard e o./Comissão, T-111/08, EU:T:2012:260, n.º 196).

426 Por seu turno, a Comissão deve analisar adequadamente esses argumentos e provas, isto é, determinar se demonstram que estão preenchidos os pressupostos da aplicação do artigo 101.º, n.º 3, TFUE. Nalguns casos, esses argumentos e provas podem obrigar a fornecer uma explicação ou uma justificação, sob pena de se poder concluir que o ónus da prova de quem invoca o artigo 101.º n.º 3, TFUE foi cumprido. A Comissão, nesse caso, tem de refutar esses argumentos e provas (Acórdão de 24 de maio de 2012, MasterCard e o./Comissão, T-111/08, EU:T:2012:260, n.º 197).

427 No caso em apreço, as recorrentes invocavam nas suas respostas à comunicação de acusações o benefício das disposições do artigo 101.º, n.º 3, TFUE a favor da aliança WOW. Ora, admitindo que a aliança WOW tivesse preenchido os requisitos de aplicação das referidas disposições, a verdade é que, por um lado, o âmbito do cartel controvertido não se confundia com o da aliança WOW e, por outro, que os contactos entre membros da aliança WOW considerados na decisão recorrida excediam, no essencial, o âmbito de implementação da referida aliança. Por conseguinte, a Comissão não cometeu nenhum erro ao não fornecer explicações quanto aos elementos apresentados pelas recorrentes ao abrigo do artigo 101.º, n.º 3, TFUE e ao limitar-se a concluir, no considerando 1050 da decisão recorrida, que os acordos de alianças celebrados entre as transportadoras arguidas não podiam legitimar as condutas controvertidas.

3) Quanto à terceira alegação, relativa a erros devido à inclusão dos contactos no seio da aliança WOW no âmbito da infração única e continuada

428 As recorrentes sustentam que os seus contactos no seio da aliança WOW não fazem objetivamente parte da infração única e continuada nem provam que tinham conhecimento da mesma. As recorrentes baseiam-se em várias diferenças entre os contactos no seio da aliança WOW e as comunicações «transalianças» no âmbito da infração única e continuada, que dizem respeito, nomeadamente, ao respetivo objetivo, ao pessoal envolvido, ao seu calendário, à intervenção das autoridades competentes e ao respetivo *modus operandi*.

429 Antes de mais, há que observar que as recorrentes se baseiam, para negar a existência de uma relação objetiva entre os contactos entre membros da aliança WOW e a infração única e continuada, num conjunto de fatores que assentam na premissa errada de que os referidos contactos se inseriam no âmbito da implementação da aliança WOW. Foram, assim, invocados objetivos alegadamente diferentes, contactos mantidos com as autoridades a respeito da constituição da aliança WOW ou a falta de rivalidade entre membros da referida aliança.

430 Como resulta do exame das duas primeiras alegações da presente parte, as discussões mantidas no seio da aliança WOW satisfazem vários critérios que o juiz da União considera relevantes para apreciar o caráter único de uma infração (v. n.º 298, *supra*) e que a Comissão adotou na decisão recorrida para qualificar as condutas controvertidas de «infração única complexa e continuada»

(v. n.º 300, *supra*). Com efeito, como as outras condutas que a Comissão considerou inseridas na infração única e continuada, essas discussões eram todas referentes aos serviços de frete (serviço único). Do mesmo modo, tinham todas por objeto as intenções futuras das transportadoras envolvidas, ou até a adoção de uma linha de conduta comum, no respeitante à introdução ou à aplicação das sobretaxas (objetivo anticoncorrencial e natureza únicos da infração).

431 Por outro lado, a argumentação das recorrentes não é suscetível de pôr em causa a existência de um plano global. Em primeiro lugar, quanto à falta de identidade do pessoal envolvido nos contactos entre membros da aliança WOW e noutros contactos controvertidos, por um lado, a identidade das pessoas singulares envolvidas não é um pressuposto necessário para a existência de uma infração única (v. n.º 360, *supra*) e, por outro, importa observar que, nos dois casos, o pessoal envolvido fazia parte frequentemente da administração central, contrariamente ao que sustentam as recorrentes. Em segundo lugar, várias considerações mencionadas pelas recorrentes, tais como a forma, verbal ou escrita, dos contactos entre membros da aliança WOW, admitindo-os provados, não são suscetíveis, devido à sua importância menor, de pôr em causa as conclusões da Comissão relativas à existência de uma infração única. Em terceiro lugar, a perceção que os membros de um alegado «grupo restrito» tinham sobre o papel desempenhado pelas discussões mantidas no seio da aliança WOW, além de não ter suporte nos articulados das recorrentes, não é suscetível de pôr em causa o valor probatório dos diferentes contactos enumerados na decisão recorrida que envolvem os membros da referida aliança, bem como as conclusões que a Comissão deles retirou quanto à identidade de objeto anticoncorrencial.

432 Daqui resulta que deve ser julgada improcedente a presente alegação e, consequentemente, a quarta parte na íntegra, lembrando que serão tidas em conta, no exame global efetuado no âmbito da décima parte do presente fundamento, as conclusões acima expostas n.º 415.

e) Quanto à oitava parte, relativa a erros devido à inclusão na infração única e continuada de acontecimentos locais e díspares ocorridos em alguns países

433 As recorrentes sustentam que os contactos referidos nos considerandos 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 e 584 da decisão recorrida tinham caráter local e díspar e não podiam, portanto, servir para provar a participação na infração única e continuada à escala mundial ou o conhecimento da mesma. A Comissão também não refutou os argumentos e os elementos de prova apresentados pelas recorrentes, que visavam demonstrar a inexistência de uma ligação intrínseca entre esses contactos e os ocorridos no âmbito do cartel controvertido.

434 Os referidos contactos e a infração única e continuada não prosseguiam o mesmo objetivo, envolveram transportadoras e empregados diferentes e eram distintos no que respeita à data, local e conteúdo. Com efeito, os referidos contactos eram isolados, envolviam empregados locais na Alemanha, na Dinamarca e na Finlândia e transportadoras não arguidas ou transportadoras às quais não foram imputados e eram referentes a discussões pontuais a respeito de questões locais específicas. O facto de relatar esses contactos à sede das recorrentes não pode automaticamente determinar a existência de uma coordenação ou de uma troca de informações ao nível da sede das recorrentes que exceda a questão local em causa.

435 As recorrentes alegam também que vários dos contactos em questão não resultaram numa coordenação ou não tiveram efeitos no seu comportamento.

436 As recorrentes acrescentam que os contactos em causa não permitiram ao seu pessoal ter conhecimento do cartel implementado em torno do grupo restrito e que a Comissão não demonstrou que as pessoas singulares envolvidas queriam, com a sua participação nesses contactos, contribuir para um cartel mundial.

437 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

438 Importa observar que, como os contactos relativos à aliança WOW examinados no âmbito da quarta parte do presente fundamento, as quatro séries de contactos referidos nos considerandos 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 e 584 da decisão recorrida satisfazem vários critérios que o juiz da União considera relevantes para apreciar o caráter único de uma infração (v. n.º 298, *supra*) e que a Comissão adotou na decisão recorrida para qualificar as condutas controvertidas de «infração única complexa e continuada» (v. n.º 300, *supra*).

439 Em primeiro lugar, à semelhança das outras condutas que a Comissão considerou inseridas na infração única e continuada, estas quatro séries de contactos eram todas referentes aos serviços de frete (serviço único). Do mesmo modo, tinham todas por objeto intenções futuras das transportadoras envolvidas, ou até a adoção de uma linha de conduta comum, no que respeita à introdução ou à aplicação das sobretaxas (objetivo anticoncorrencial e natureza únicos da infração).

440 Com efeito, em primeiro lugar, a troca interna de mensagens de correio eletrónico de 5 a 11 de janeiro de 2000, descrita no considerando 144 da decisão recorrida, faz referência a discussões entre o responsável local das recorrentes na Finlândia e três outras transportadoras arguidas a respeito da introdução da STC (v., igualmente, n.º 357, *supra*). É, assim, indicado que, no âmbito das referidas discussões, o responsável local da British Airways explicou que a British Airways «ainda não tinha decidido se a [STC] seria ou não aplicada», ao passo que o responsável local da KLM propôs que «deveríamos todos cingir-nos a esta [STC]» e que um empregado da Lufthansa confirmou que a Lufthansa «[iria] aderir a esta [STC]».

441 Em segundo lugar, a «reunião amigável» de 22 de janeiro de 2001, descrita nos considerandos 173 e 174 da decisão recorrida, tem, nomeadamente, por objeto a aplicação da STC. Decorre, assim, de um memorando interno de uma empregada da Martinair a respeito desta reunião, tal como resumido no considerando 174 da decisão recorrida, que «[a Lufthansa] devia reduzir o nível da STC em 1 de fevereiro de 2001, ao passo que [a Cargolux, a Swiss, uma outra transportadora, a KLM e a British Airways] mantinham o nível da STC».

442 Em terceiro lugar, os considerandos 395, 411, 425 e 559 da decisão recorrida descrevem contactos ocorridos entre 2004 e 2005 a respeito da aplicação da STC. Trata-se, antes de mais, de uma mensagem de correio eletrónico de 22 de setembro de 2004 através da qual a Lufthansa transmitiu a diferentes transportadoras um anúncio de aumento da STC (considerando 411), em seguida, de reuniões de 3 de setembro de 2004 e de 17 de novembro de 2005 do Comité Cargo do Board of Airlines Representatives in Germany (Conselho dos representantes das companhias aéreas na Alemanha, a seguir «BARIG») no âmbito das quais a Lufthansa forneceu a várias transportadoras informações sobre a STC (considerandos 425 e 559) e, por último, de uma reunião do SCC do BAR de Singapura, em 23 de julho de 2004, na qual um responsável da SAC convidou as outras transportadoras, relativamente ao exame da STC, a «exercer um certo nível de cooperação nos exercícios futuros atenta a necessidade de melhorar a transparência sobre essas sobretaxas» (considerando 395).

443 Em quarto lugar, o considerando 584 da decisão recorrida descreve uma mensagem de correio eletrónico de 25 de setembro de 2001. Resulta da mensagem de correio eletrónico, tal como resumida pela Comissão no referido considerando, que um empregado local da SAC «na Escandinávia» comunicou às recorrentes os «planos de concorrentes […] que contemplav[am] todos a introdução de uma STS, mas que preferiam que [as recorrentes] fizesse[m] o primeiro passo».

444 Em segundo lugar, relativamente ao lugar, ao calendário, ao conteúdo e à dimensão alegadamente local das quatro séries de contactos em causa e das pessoas nelas envolvidas, há que observar que as recorrentes estão equivocadas.

445 É verdade que, como salientam as recorrentes, alguns contactos referidos nos considerandos 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 e 584 da referida decisão têm uma dimensão local e, para alguns, não ocorreram ao mesmo tempo que os anúncios das decisões em matéria de STC e de STS. Importa, no entanto, observar que, longe de demonstrar que esses contactos não se inserem na infração única e continuada, esta circunstância é apenas uma consequência das modalidades de execução do cartel controvertido. Com efeito, como decorre do considerando 889 da decisão recorrida, as sobretaxas eram medidas de aplicação geral que não eram específicas a uma rota, mas tinham por objetivo ser aplicadas a todas as rotas, a nível mundial. Por este motivo, conforme explicou a Comissão na nota de rodapé 1323 e nos considerandos 876 e 1046 dessa decisão, as decisões relativas às sobretaxas eram geralmente tomadas ao nível das sedes de cada transportadora, devido a sua aplicação mundial, mas eram executadas a nível local pelo pessoal local e podiam ser objeto de variações consoante, designadamente, as condições de mercado e a regulamentação locais.

446 Ora, em primeiro lugar, importa referir que, como reconhecem, em substância, as recorrentes, a troca interna de mensagens de correio eletrónico referida no considerando 144 da decisão recorrida ocorreu no mês seguinte à troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999 entre as transportadoras da aliança Star Cargo (v. n.º 360, *supra*), seguiu de perto o anúncio da introdução da STC e tinha por objeto a resposta que convinha dar à oposição que este anúncio tinha suscitado por parte da associação dos transitários finlandeses. É, aliás, a sede das recorrentes que está na origem dessa troca. Com efeito, importar observar que foi um empregado da sede das recorrentes que pediu ao escritório das recorrentes em Helsínquia (Finlândia) para ter «um contacto estreito informal» com um empregado da Lufthansa a propósito da oposição que a associação dos transitários finlandeses tinha expressado contra a introdução da STC. Foi também a sede que incentivou o escritório das recorrentes em Helsínquia a responder a esta associação sem «fazer referência a outras transportadoras, para não criar problemas com as autoridades de supervisão antitrust».

447 Em segundo lugar, importa observar que a «reunião amigável» de 22 de janeiro de 2001 e a reunião do Comité Cargo do BARIG de 17 de novembro de 2005, referidas, respetivamente, nos considerandos 173 e174 e no considerando 559 da decisão recorrida, tinham, pelo menos, por objeto a aplicação na Alemanha de uma alteração do nível da STC decidida ao nível das sedes. Com efeito, por um lado, decorre do memorando interno da Martinair acima descrito no n.º 441, tal como resumido no considerando 174 dessa decisão, que resultou da «reunião amigável» de 22 de janeiro de 2001, para a qual o diretor das vendas da Lufthansa para a Ásia e a Austrália tinha convidado vários concorrentes, que «[a Lufthansa] devia reduzir o nível da STC a 1 de fevereiro de 2001, ao passo que [a Cargolux, a Swiss, uma outra transportadora, a KLM e a British Airways] mantinham o nível da STC». Ora, decorre dos considerandos 168 a 171 e 182 da referida decisão que essas reduções, que aqui eram implementadas na Alemanha, também foram

aplicadas a uma escala maior. Por outro lado, a reunião do Comité Cargo do BARIG de 17 de novembro de 2005 tinha, nomeadamente, por objeto o anúncio pela Lufthansa de uma redução da STC a partir de 28 de novembro de 2005. Ora, decorre dos considerandos 552 a 556 e 562 da decisão recorrida que essa redução também foi aplicada a uma escala maior.

448 Em terceiro lugar, há que observar que a reunião do Comité Cargo da BARIG de 3 de setembro de 2004, referida no considerando 425 da decisão recorrida, incidiu sobre vários «assuntos de atualidade» a respeito dos quais a Lufthansa informou os outros participantes das «novidades» que lhe diziam respeito. De entre esses assuntos fazia parte, nomeadamente, a STC. Na petição, as recorrentes precisam que se tratava das alterações da STC.

449 O considerando 411 da decisão recorrida é referente a uma mensagem de correio eletrónico através da qual a Lufthansa enviou, 19 dias depois, a dezasseis transportadoras, várias das quais assistiram à reunião do Comité Cargo da BARIG acima descrita no n.º 448, o seu anúncio de aumento da STC a partir de 4 de outubro de 2004. Não é impugnado que esta mensagem de correio eletrónico tenha sido enviada pelo responsável das vendas alemão da Lufthansa aos seus homólogos locais.

450 No entanto, os elementos do processo permitem demonstrar que essa mensagem de correio eletrónico tinha uma dimensão que não era exclusivamente local. Tratava-se, pelo menos, de assegurar a aplicação local de um aumento decidido ao nível das sedes. Com efeito, não resulta da decisão recorrida nem dos articulados das recorrentes que o âmbito desse aumento não se destinava a abranger também outros países.

451 Pelo contrário, resulta do considerando 409 da decisão recorrida que, na véspera do envio dessa mensagem de correio eletrónico, o gestor da CPA na Bélgica transmitiu por via interna à sua sede o anúncio de aumento da STC da Lufthansa e indicou que haveria, nesse mesmo dia, uma «discussão final com o "setor" para discutir a data de lançamento belga». Do mesmo modo, resulta das mensagens de correio eletrónico internas da CPA referidas no considerando 414 da decisão recorrida que a «maioria dos operadores de aviões de carga em Bruxelas [tinham] decidido aumentar [a STC] a partir de 1 de outubro de 2004», mas que a SAC, após ter indicado a sua intenção de fazer o mesmo, foi lembrada pela sua sede de que «devia optar pela data de 4 de outubro [de 2004]» (v. n.º 289, *supra*).

452 Além disso, as recorrentes indicaram na petição que foram enviados ao mesmo responsável pelas vendas na Alemanha os anúncios relativos à STC que a Lufthansa lhes tinha transmitido entre 2003 e 2004, incluindo o anúncio descrito no considerando 411 da decisão recorrida.

453 Em quarto lugar, importa observar que, como reconhecem as recorrentes na petição, a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 584 da decisão recorrida era dirigida ao presidente executivo das mesmas. Decorre igualmente desse considerando que o empregado local da SAC que enviou às recorrentes, na referida mensagem de correio eletrónico, informações sobre a intenção de diferentes transportadoras instituírem uma STS, também as comunicou à sua sede.

454 É certo que, contrariamente aos contactos referidos nos considerandos 144, 173, 174, 559 e 584 da decisão recorrida, a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 584 dessa decisão precede a tomada de uma decisão sobre a STS ao nível das sedes das transportadoras. Todavia, isto explica-se pelo facto de essa mensagem de correio eletrónico ter sido enviada quando ainda não era certo que a STS seria instituída.

455 Em quinto lugar, resulta do considerando 372 da decisão recorrida que a reunião do SCC do BAR de Singapura, em 23 de julho de 2004, referida no considerando 395 dessa decisão, se inseria no âmbito de discussões entre transportadores mantidas no verão de 2004, tanto ao nível das sedes como ao nível local, a respeito da introdução de novos limiares de acionamento, da nova subida dos preços do combustível e do aumento da STC. As recorrentes não apresentam nenhum elemento que ponha em causa esta interpretação.

456 Foi, portanto, legitimamente que a Comissão se baseou nos contactos referidos nos considerandos 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 e 584 da decisão recorrida para demonstrar a participação das recorrentes na infração única e continuada.

457 Nenhum dos argumentos das recorrentes é suscetível de pôr em causa esta conclusão.

458 Em primeiro lugar, há que observar que as recorrentes não têm razão ao sustentar que a Comissão tinha de demonstrar que cada uma das pessoas singulares que participaram nos quatro contactos em causa pretendia com seu envolvimento nos mesmos contribuir para o cartel controvertido. As recorrentes também não podem alegar que a Comissão tinha de demonstrar que esses contactos eram suscetíveis de permitir às pessoas envolvidas ter conhecimento do «cartel implementado em torno do grupo restrito».

459 Segundo a jurisprudência, uma empresa que tenha participado numa infração única e complexa através dos seus próprios comportamentos, que integravam os conceitos de acordo ou de prática concertada com um objetivo anticoncorrencial na aceção do artigo 101.º, n.º 1, TFUE e que visavam contribuir para a realização da infração no seu conjunto, também pode ser responsável pelos comportamentos adotados por outras empresas no quadro da mesma infração relativamente a todo o período em que participou na referida infração. É o que acontece quando está provado que a referida empresa pretendia contribuir com o seu próprio comportamento para os objetivos comuns prosseguidos pelo conjunto dos participantes e tinha conhecimento dos comportamentos ilícitos projetados ou adotados por outras empresas na prossecução dos mesmos objetivos, ou que podia razoavelmente prevê-los e estava pronta a aceitar o risco correspondente (v., neste sentido, Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, n.º 42 e jurisprudência referida).

460 Assim, uma empresa pode ter participado diretamente em todos os comportamentos anticoncorrenciais que compõem a infração única e continuada, caso em que a Comissão tem o direito de lhe imputar a responsabilidade de todos esses comportamentos e, portanto, da referida infração no seu todo. Uma empresa pode também ter participado diretamente apenas numa parte dos comportamentos anticoncorrenciais que compõem a infração única e continuada, mas ter tido conhecimento do conjunto dos outros comportamentos ilícitos projetados ou adotados pelos outros participantes no cartel na prossecução dos mesmos objetivos, ou ter podido razoavelmente prevê-los e ter estado pronta a aceitar o risco correspondente. Neste caso, a Comissão tem igualmente o direito de imputar a esta empresa a responsabilidade de todos os comportamentos anticoncorrenciais que compõem a infração e, consequentemente, da infração no seu todo (Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, n.º 43).

461 Daqui resulta que devem verificar-se três pressupostos para provar a participação numa infração única e continuada, a saber, a existência de um plano global que prossegue um objetivo comum, o contributo intencional da empresa em causa para esse plano e o facto de ter conhecimento (provado ou presumido) dos comportamentos ilícitos dos restantes participantes nos quais não

teve uma participação direta (Acórdão de 16 de junho de 2011, Putters International/Comissão, T-211/08, EU:T:2011:289, n.º 35; v., igualmente, Acórdão de 13 de julho de 2018, Stührk Delikatessen Import/Comissão, T-58/14, não publicado, EU:T:2018:474, n.º 118 e jurisprudência referida).

462 Em contrapartida, não de modo nenhum o mesmo é necessário relativamente a cada uma das pessoas singulares envolvidas.

463 Em segundo lugar, relativamente ao facto de não ter sido imputada a algumas transportadoras envolvidas nos contactos referidos nos considerandos 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 e 584 uma participação nos mesmos, importa recordar que, como decorre do considerando 845 da decisão recorrida, cada uma das provas apresentadas pela Comissão não tem necessariamente que fundar a firme convicção de que cada elemento da infração foi cometido. Basta que o conjunto de indícios invocado pela instituição, apreciado globalmente e cujos diferentes elementos podem reforçar-se mutuamente, cumpra esta exigência (v. Acórdão de 16 de novembro de 2011, Sachsa Verpackung/Comissão, T-79/06, não publicado, EU:T:2011:674, n.º 60 e jurisprudência referida).

464 Por conseguinte, no considerando 716 da decisão recorrida, a Comissão indicou legitimamente que «não atribu[ía] necessariamente o mesmo valor a cada considerando […] nem a cada elemento de prova individual nele contido» e que «[o]s considerandos a que [era] feita referência faz[iam] antes parte do conjunto global de provas sobre o qual se base[ava] e dev[iam] ser apreciados neste contexto».

465 Ora, não é demonstrado que a Comissão dispunha contra as transportadoras em causa nesses contactos de um conjunto de indícios equivalente àquele de que dispunha contra as recorrentes.

466 Em terceiro lugar, por razões semelhantes às acima indicadas no n.º 363, as recorrentes não podem invocar a inexistência de efeitos no seu comportamento dos contactos referidos nos considerandos 144 e 584 da decisão recorrida.

467 Em face do exposto, há que julgar improcedente a presente parte.

f) Quanto à quinta parte, relativa a erros devido à inclusão na infração única e continuada de contactos referentes a acordos de reserva de capacidade

468 As recorrentes alegam que a Comissão cometeu um erro de facto e de direito ao concluir que as mensagens de correio eletrónico coletivas da Lufthansa referidas nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida se inseriam na infração única e continuada, quando eram referentes à aplicação de uma STC no âmbito de acordos de reserva de capacidade entre a Lufthansa e outras transportadoras.

469 Em primeiro lugar, segundo as recorrentes, só é possível encontrar a prova da existência e do teor desses acordos em documentos aos quais não têm acesso e cuja apresentação pediram no âmbito do primeiro fundamento, a saber, as declarações de clemência da Lufthansa e as respostas de outras transportadoras à comunicação de acusações. A interpretação das recorrentes é, no entanto, corroborada pelos três elementos seguintes. Primeiro, essas mensagens de correio eletrónico foram enviadas, entre março e agosto de 2005, pelo serviço da Lufthansa responsável pelos preços aos empregados dos serviços «rede» de transportadoras que adquiriam capacidade junto dela. Ora, estes serviços estão encarregados de gerir os acordos de reserva de capacidade entre transportadoras e não estão, em geral, envolvidos na tarifação ou na fixação de sobretaxas.

Segundo, a Lufthansa designou pela expressão «[c]aros parceiros» os destinatários dessas mensagens de correio eletrónico. Terceiro, a existência de acordos de reserva de capacidade entre a Lufthansa e os destinatários das referidas mensagens de correio eletrónico é a única explicação plausível para a alteração de destinatários de uma mensagem de correio eletrónico para outra.

470 Em segundo lugar, a Comissão não demonstrou que as mensagens de correio eletrónico da Lufthansa Cargo referidas nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida faziam parte da infração única e continuada.

471 Com efeito, por um lado, a Comissão não cumpre o ónus da prova que lhe incumbe e não fundamenta suficientemente a decisão recorrida, uma vez que não responde a nenhum dos argumentos e dos elementos de prova apresentados pelas recorrentes. Ora, estes argumentos e elementos de prova demonstram que não existe nenhuma ligação intrínseca nem interação entre essas mensagens de correio eletrónico e as comunicações realizadas no âmbito do cartel controvertido. Antes de mais, as mensagens de correio eletrónico da Lufthansa referidas nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida foram enviadas, de cada vez, a 10 a 12 transportadoras, das quais nenhuma pertencente ao «grupo restrito» e mais de metade não foi considerada envolvida no cartel controvertido. Em seguida, os empregados aos quais eram dirigidas as referidas mensagens de correio eletrónico eram responsáveis pela gestão de acordos de reserva de capacidade. O empregado das recorrentes ao qual foram dirigidas as referidas mensagens de correio eletrónico não recebeu, aliás, nenhuma das outras mensagens de correio eletrónico que a Comissão lhes imputou. Por último, o envio das referidas mensagens de correio eletrónico, que continham exclusivamente informações acessíveis ao público, coincidiram com a introdução de uma STC nos acordos de reserva de capacidade entre transportadoras em 2005.

472 Por outro lado, a Comissão não explicou como pretendia o empregado das recorrentes a quem eram enviadas as mensagens de correio eletrónico da Lufthansa referidas nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida contribuir para a infração única e continuada, ao receber passivamente mensagens de correio eletrónico que continham anúncios públicos em matéria de STC para os quais existia uma justificação comercial legítima.

473 Em terceiro lugar, as mensagens de correio eletrónico da Lufthansa referidas nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida não podiam, de qualquer modo, influenciar o comportamento das recorrentes. Com efeito, estas determinaram a sua política em matéria de sobretaxas no âmbito da cooperação com a Lufthansa no seio da aliança isenta. Esta cooperação efetuou-se através de trocas de mensagens de correio eletrónico bilaterais entre as sedes sociais das duas transportadoras, que precederam sempre as mensagens de correio eletrónico coletivas da Lufthansa.

474 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

475 A este respeito, em primeiro lugar, importa observar que, tal como as outras condutas abrangidas pela infração única e continuada, as mensagens de correio eletrónico referidas nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida eram relativas a todos os serviços de frete (serviço único) e diziam respeito ao montante e ao calendário da STC (objetivo anticoncorrencial e natureza únicos da infração). Com efeito, todas essas mensagens de correio eletrónico tinham por objeto informar os seus destinatários da intenção da Lufthansa de aumentar a sua STC a contar de uma determinada data futura.

476 Contrariamente ao que sustentam as recorrentes, não se pode considerar que se tratava exclusivamente de assegurar a boa execução de hipotéticos acordos de reserva de capacidade.

477 Com efeito, decorre do considerando 482 da decisão recorrida que os contactos em causa serviam, pelo menos em parte, de suporte ao cartel controvertido. Neste considerando da decisão recorrida, a Comissão fez referência à resposta de uma transportadora à mensagem de correio eletrónico da Lufthansa referida no mesmo considerando. Nesta resposta, essa transportadora informa a Lufthansa de que: «demos instruções aos nossos escritórios para aplicarem o consequente aumento».

478 Ora, não resulta dos autos que essa resposta fizesse parte da execução de um acordo comercial celebrado entre a transportadora em causa e a Lufthansa. A circunstância de a transportadora não ser arguida e de ter partilhado essas intenções de modo bilateral não é suscetível de pôr em causa esta conclusão.

479 Além disso, decorre do exame da cronologia dos contactos relativos à STC que essas mensagens de correio eletrónico coletivas emitidas pela Lufthansa desencadeavam ações em cadeia nas outras transportadoras a respeito das suas próprias STC. Assim, a comunicação da Lufthansa com data de 22 de agosto de 2005 (considerando 495) originou no mesmo dia ou no dia seguinte, trocas internas nas recorrentes (considerando 496), na Japan Airlines (considerando 497) e noutra transportadora (considerando 498) sobre a questão do aumento da STC.

480 É, também, em vão que as recorrentes invocam o caráter público das informações veiculadas no âmbito dos contactos descritos nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida. Com efeito, por um lado, importa recordar que a troca de informações acessíveis ao público viola o artigo 101.º, n.º 1, TFUE quando constitui o suporte de outro mecanismo anticoncorrencial (v., neste sentido, Acórdão 7 de janeiro de 2004, Aalborg Portland e o./Comissão, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P e C-219/00 P, EU:C:2004:6, n.º 281).

481 Ora, como resulta dos considerandos 118, 121, 125, 706 e 848 da decisão recorrida, bem como dos n.ºs 476 e 478, *supra*, era esse o caso dos contactos descritos nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida.

482 Por outro lado, há que observar, como fez a Comissão, que, no âmbito dos contactos descritos nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida, a Lufthansa não se limitou a comunicar informações publicamente acessíveis às partes de hipotéticos acordos de reserva de capacidade. Pelo contrário, a Lufthansa enviou mensagens de correio eletrónico coletivas, revelando, assim, a todos os destinatários a identidade das transportadoras em causa (v. considerando 797 da decisão recorrida), bem como o montante e o calendário da STC a que estavam obrigadas por força desses hipotéticos acordos.

483 Aliás, as recorrentes nem sequer alegam que esses envios coletivos eram necessários à execução dos hipotéticos acordos, resultando dos autos a demonstração do contrário. Decorre, assim, do considerando 453 da decisão recorrida que, em 22 de março de 2005, a Lufthansa transmitiu a uma das partes desses hipotéticos acordos o comunicado de imprensa que anunciava um aumento da STC que tinha previamente transmitido ao seus «[c]aros parceiros» através de uma mensagem de correio eletrónico coletiva (considerando 450). Do mesmo modo, decorre das mensagens de correio eletrónico constantes dos anexos A.59 a A.61 da petição que foi de forma bilateral que a SAC deu a conhecer às recorrentes a sua intenção de aumentar a STC a que eram obrigadas por força dos acordos de reserva de capacidade por elas celebrados.

484 Em segundo lugar, há que observar que o remetente de três dessas quatro mensagens de correio eletrónico (considerandos 446, 482 e 495 da decisão recorrida) é um empregado da Lufthansa que as próprias recorrentes descrevem como «aparentemente o elemento central da [infração única e continuada] mundial» e o «principal empregado da [Lufthansa] no grupo restrito». A remetente da quarta mensagem de correio eletrónico (considerando 450 da decisão recorrida) era a diretora da tarifação da Lufthansa. Ora, por um lado, esta estava envolvida em pelo menos outro contacto controvertido (considerando 455 da decisão recorrida). Por outro, decorre da mensagem de correio eletrónico de 7 de abril de 2005 referida no considerando 457 da decisão recorrida que o diretor da política de preços da Lan Airlines pediu a um dos seus colegas para contactá-la a fim de discutir o índice do preço do combustível.

485 Em contrapartida, é verdade que o empregado das recorrentes a quem foram dirigidas as mensagens de correio eletrónico da Lufthansa referidas nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida não participou noutras condutas que a Comissão concluiu estar inseridas na infração única e continuada. Porém, isso não basta para demonstrar que essas mensagens de correio eletrónico não se inseriam na infração única e continuada. Assim, por um lado, existe uma certa sobreposição entre outros destinatários das referidas mensagens de correio eletrónico e as pessoas singulares que participaram noutras condutas que se concluiu estarem inseridas nessa infração. Em especial, o empregado da Lan Airlines a quem foi remetida a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 495 da decisão recorrida participou nos contactos controvertidos descritos nos considerandos 474 da mesma decisão.

486 Por outro lado, importa lembrar que a identidade das pessoas singulares envolvidas nas diferentes condutas controvertidas não é necessária para a existência de uma infração única e continuada. Aliás, também não o é a identidade das empresas envolvidas (v. n.º 316, *supra*).

487 Em terceiro lugar, há que observar que o método que consiste em a Lufthansa informar, através de mensagens de correio eletrónico coletivas, numerosas transportadoras da sua intenção de alterar num futuro próximo o nível da STC não foi utilizado apenas no âmbito de contactos que as recorrentes alegam terem por objeto a execução de acordos de reserva de capacidade. Com efeito, a Lufthansa procedeu da mesma forma no âmbito de outros contactos, tanto a nível das sedes (considerandos 279 e 346 da decisão recorrida) como a nível local (considerandos 313 e 507 da decisão recorrida).

488 Em quarto lugar, quanto ao facto de o envio das referidas mensagens de correio eletrónico coincidir com a inclusão de sobretaxas em acordos de reserva de capacidade, importa observar que são também contemporâneos de inúmeros outros contactos controvertidos, em relação aos quais não se alega que sejam atinentes à execução de tais acordos.

489 Quanto à alegação relativa à falta de fundamentação desenvolvida no âmbito da presente parte, há que recordar que, por força do artigo 296.º TFUE e do artigo 41.º, n.º 2, alínea c), da Carta, as decisões adotadas pela Comissão devem ser fundamentadas.

490 A fundamentação deve ser adaptada à natureza do ato em causa e deixar transparecer, de forma clara e inequívoca, o raciocínio da instituição autora do ato, de modo que permita aos interessados conhecerem as razões da medida adotada e ao órgão jurisdicional competente exercer a sua fiscalização (v., neste sentido, Acórdão de 29 de setembro de 2011, Elf Aquitaine/Comissão, C-521/09 P, EU:C:2011:620, n.º 147).

491 O respeito do dever de fundamentação deve ser apreciado em função das circunstâncias do caso em apreço, designadamente do conteúdo do ato, da natureza dos fundamentos invocados e do interesse que os destinatários ou outras pessoas a quem o ato diga respeito, na aceção do artigo 263.º, quarto parágrafo, TFUE, podem ter em obter explicações. Não é exigido que a fundamentação especifique todos os elementos de facto e de direito pertinentes, na medida em que a questão de saber se a fundamentação de um ato satisfaz as exigências do artigo 296.º TFUE e do artigo 41.º, n.º 2, alínea c), da Carta deve ser apreciada à luz não somente do seu teor, mas também do seu contexto e do conjunto das normas jurídicas que regem a matéria em causa (Acórdãos de 29 de setembro de 2011, Elf Aquitaine/Comissão, C-521/09 P, EU:C:2011:620, n.º 150, e de 13 de dezembro de 2016, Printeos e o./Comissão, T-95/15, EU:T:2016:722, n.º 45).

492 Ora, no caso, a Comissão expôs os «[p]rincípios de base e [a] estrutura do cartel» nos considerandos 107 a 112 da decisão recorrida e descreveu, nos considerandos 118 a 120 dessa decisão, os contactos relativos à STC, que incluíam, designadamente, mensagens de correio eletrónico que veiculavam informações públicas, inclusive, junto de transportadoras não arguidas. Nos considerandos 869 a 883 dessa decisão, a Comissão explicou as razões pelas quais concluiu pela existência de uma infração única. No considerando 719 da mesma decisão, a Comissão examinou as provas produzidas contra as recorrentes quanto à componente da infração única e continuada relativa à STC, designadamente as referidas nos considerandos 446, 450, 482 e 495 da decisão em causa.

493 Nestas condições, tendo em conta, igualmente, a jurisprudência relevante, e como decorre, aliás, da argumentação sobre o mérito desenvolvida no âmbito da presente parte (v. n.os 475 a 488, *supra*), é fácil, para as recorrentes, compreenderem por que razão a Comissão considerou que essas provas se inseriam na infração única e continuada, não obstante os argumentos invocados na fase do procedimento administrativo, e para o Tribunal Geral exercer a sua fiscalização.

494 A presente parte deve, por conseguinte, ser julgada improcedente.

495 Nestas condições, admitindo que as recorrentes tenham pretendido reiterar, no âmbito da presente parte, o seu pedido de apresentação das declarações de clemência da Lufthansa e das respostas de outras transportadoras à comunicação de acusações, o Tribunal Geral observa que a sua apresentação não é suscetível de ter utilidade para o exame da presente parte e, portanto, que não é necessário pedir, através de uma medida de organização do processo, que a Comissão as apresente.

g) Quanto à sexta parte, relativa a erros na apreciação de contactos ocorridos em países terceiros

496 As recorrentes sustentam que a Comissão cometeu um erro de facto e de direito ao incluir na infração única e continuada comportamentos das recorrentes nas rotas EEE-países terceiros. As recorrentes invocam, em substância, cinco alegações em apoio da sua tese. Estas alegações são relativas, a primeira, a uma violação dos princípios da soberania e da não ingerência, a segunda, a erros na apreciação do constrangimento estatal de que foram objeto as recorrentes em vários países terceiros, o terceiro, a erros na aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE a comportamentos atinentes a rotas de entrada e anteriores a 1 de maio de 2004 e do artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos a comportamentos atinentes às rotas União-Suíça e anteriores a 1 de junho de 2002, o quarto, a erros na apreciação dos comportamentos ocorridos na Suíça e, o quinto, a um erro devido à inclusão na infração única e continuada dos comportamentos das recorrentes nos países terceiros.

1) Quanto à primeira alegação, relativa à violação dos princípios da soberania e da não ingerência

497 As recorrentes acusam, em substância, a Comissão de ter violado o princípio da soberania consagrado no artigo 1.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago (Estados Unidos), a 7 de dezembro de 1944, e o princípio da não ingerência ao aplicar o critério dos efeitos qualificados para punir comportamentos ocorridos e praticados em países terceiros e que estes últimos, por razões políticas específicas, decidiram autorizar.

498 A Comissão não se pronunciou expressamente sobre a presente alegação.

499 O direito internacional consuetudinário reconhece o princípio de que cada Estado tem soberania completa e exclusiva sobre o seu espaço aéreo (Acórdão de 21 de dezembro de 2011, Air Transport Association of America e o., C-366/10, EU:C:2011:864, n.os 103 e 104). Este princípio foi codificado no artigo 1.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, que as recorrentes invocam nos seus articulados.

500 Quanto ao princípio da não ingerência, é igualmente reconhecido pelo direito internacional consuetudinário. Este princípio, também denominado princípio da não intervenção, introduz o direito de qualquer Estado soberano conduzir os seus assuntos sem ingerência externa e constitui um corolário do princípio da igualdade soberana dos Estados (Acórdão de 16 de outubro de 2014, LTTE/Conselho, T-208/11 e T-508/11, EU:T:2014:885, n.º 69).

501 Admitindo que as recorrentes possam invocar no Tribunal Geral os princípios da soberania aérea e da não ingerência, há que observar que a Comissão não os violou ao aplicar o critério dos efeitos qualificados para punir comportamentos ocorridos e praticados em países terceiros e que estes últimos, por razões políticas específicas suas, decidiram autorizar. Com efeito, a aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE a comportamentos relativamente aos quais é previsível que produzam efeitos imediatos e substanciais no EEE é justificada à luz do direito internacional público (v. Acórdão de 12 de julho de 2018, Viscas/Comissão, T-422/14, não publicado, EU:T:2018:446, n.º 101 e jurisprudência referida) e, por conseguinte, dos princípios da soberania aérea e da não ingerência.

502 Ora, resulta dos n.os 149 a 237, *supra*, que era previsível que a infração única e continuada produzisse no mercado interno e no EEE efeitos substanciais e imediatos.

503 A presente alegação deve, portanto, ser rejeitada.

2) Quanto à segunda alegação, relativa a erros na apreciação do constrangimento estatal de que foram objeto as recorrentes em vários países terceiros

504 Para efeitos de apreciação da existência de um constrangimento estatal de que foram objeto as transportadoras arguidas em vários países, decorre dos considerandos 972 a 1021 da decisão recorrida que a Comissão analisou o âmbito dos ASA, que são celebrados por dois países para determinar as condições em que uma ou várias rotas aéreas eram servidas pelas transportadoras designadas para o efeito. Assim, a Comissão indicou, nomeadamente, que as disposições dos ASA em causa no caso em apreço não eram, em geral, aplicadas pelas partes contratantes no território das quais as transportadoras arguidas tinham cometido a infração única e continuada. Em seguida, após ter analisado a regulamentação e a prática administrativa de vários países terceiros, a saber, Hong Kong, o Japão, a Índia, a Tailândia, a República de Singapura, a República

da Coreia do Sul e a República Federativa do Brasil, a Comissão excluiu que qualquer constrangimento estatal pudesse justificar a não aplicação do artigo 101.º TFUE aos comportamentos das transportadoras arguidas.

505 As recorrentes alegam que este raciocínio enferma de vários erros.

506 Por um lado, as recorrentes sustentam que, no que respeita aos serviços de frete, a condenação de um comportamento autorizado por um país terceiro ao abrigo das normas da concorrência da União constitui uma violação do princípio da segurança jurídica, do artigo 59.º da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969, e do artigo 351.º TFUE, devido à inobservância do procedimento previsto nos termos do Regulamento (CE) n.º 847/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2004, relativo à negociação e aplicação de acordos de serviços aéreos entre Estados-Membros e países terceiros (JO 2004, L 157, p. 7).

507 Por outro lado, no que respeita ao comportamento da SAS Cargo referente aos serviços de frete com origem em Hong Kong, Japão e Tailândia, as recorrentes alegam, em substância, que a Comissão apreciou de forma inadequada as provas e os argumentos que apresentaram e, por conseguinte, aplicou erradamente o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE a comportamentos que estavam na realidade cobertos pelos ASA celebrados entre esses países e os «países escandinavos» ou pelas regulamentações locais. No que respeita ao comportamento da SAS Cargo referente aos serviços de frete com origem na Índia, Singapura, Coreia do Sul e Brasil, a Comissão não iniciou verdadeiramente o exame das leis e das práticas aplicáveis na sua análise dos regimes regulamentares, pelo que a sua decisão assenta em asserções erradas ou não corroboradas por provas.

508 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

509 A este respeito, há que recordar que o artigo 101.º, n.º 1, TFUE se refere apenas a comportamentos anticoncorrenciais adotados pelas empresas por sua própria iniciativa. Se às empresas é imposto por uma legislação nacional um comportamento anticoncorrencial, ou se esta legislação cria um quadro jurídico que, por si só, elimina qualquer possibilidade de comportamento concorrencial por parte delas, o artigo 101.º TFUE não é aplicável. Numa situação deste tipo, como resulta da referida disposição, a limitação da concorrência não é causada por comportamentos autónomos das empresas (v. Acórdão de 11 de novembro de 1997, Comissão e França/Ladbroke Racing, C-359/95 P e C-379/95 P, EU:C:1997:531, n.º 33 e jurisprudência referida).

510 Pelo contrário, se uma regulamentação nacional deixar subsistir a possibilidade de a concorrência ser impedida, restringida ou falseada por comportamentos autónomos das empresas, o artigo 101.º TFUE pode ser aplicado. Não existindo uma disposição regulamentar vinculativa que imponha um comportamento anticoncorrencial, a Comissão só pode concluir pela falta de autonomia dos operadores em causa se se verificar, com base em indícios objetivos, pertinentes e concordantes, que esse comportamento lhes foi unilateralmente imposto pelas autoridades nacionais através do exercício de pressões irresistíveis, tais como a ameaça da adoção de medidas estatais suscetíveis de lhes causar grandes prejuízos (v. Acórdão de 11 de dezembro de 2003, Minoan Lines/Comissão, T-66/99, EU:T:2003:337, n.ºs 177 e 179 e jurisprudência referida).

511 Segundo a jurisprudência, o mesmo já não acontece quando uma lei ou um comportamento se limita a encorajar ou a facilitar a adoção, pelas empresas, de comportamentos anticoncorrenciais autónomos (v., neste sentido, Acórdão de 14 de dezembro de 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich e o./Comissão, T-259/02 a T-264/02 e T-271/02, EU:T:2006:396, n.º 258).

512 Por último, resulta da jurisprudência que cabe às empresas em causa demonstrar que uma lei ou um comportamento estatal era de tal ordem que as privava de qualquer autonomia na escolha da sua política comercial (v., neste sentido, Acórdão de 7 de outubro de 1999, Irish Sugar/Comissão, T-228/97, EU:T:1999:246, n.º 129). Com efeito, embora incumba à autoridade que alega uma violação das normas da concorrência aduzir a respetiva prova, compete à empresa que invoca um meio de defesa contra uma declaração de infração a essas normas aduzir a prova de que se encontram preenchidas as condições de aplicação da regra a partir da qual esse meio de defesa é deduzido, pelo que a referida autoridade deverá, então, recorrer a outros elementos de prova (v. Acórdão de 16 de fevereiro de 2017, Hansen & Rosenthal e H&R Wax Company Vertrieb/Comissão, C-90/15 P, não publicado, EU:C:2017:123, n.º 19 e jurisprudência referida).

513 Estas considerações aplicam-se do mesmo modo às leis e aos comportamentos de um Estado-Membro ou de uma parte contratante no Acordo EEE e aos de um país terceiro (v., neste sentido, Acórdão de 30 de setembro de 2003, Atlantic Container Line e o./Comissão, T-191/98 e T-212/98 a T-214/98, EU:T:2003:245, n.º 1131), como decorre, em substância, da nota de rodapé 1435 da decisão recorrida.

514 É à luz destas considerações que há que examinar se as recorrentes têm razão ao sustentar que a Comissão cometeu erros na sua análise da regulamentação aplicável aos voos com origem em Hong Kong, Japão e outros países terceiros em questão.

515 Para o efeito, importa recordar que já foi acima decidido, no n.º 115, que a Comissão cometeu um erro ao recusar às recorrentes o acesso às passagens das respostas à comunicação de acusações referidas nos considerandos 977 a 979, 1003, 1005 e 1006 da decisão recorrida, e que, por conseguinte, devem ser excluídas como elementos condenatórios no âmbito da apreciação do mérito da referida decisão.

i) Hong Kong

516 Os considerandos 976 a 993 da decisão recorrida incidem, por um lado, sobre os ASA assinados pela Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China e, por outro, sobre o regime regulamentar de Hong Kong. Nos termos destes considerandos, a Comissão considerou que nenhuma exigência de discutir as tarifas tinha sido imposta às transportadoras em Hong Kong.

517 Em primeiro lugar, a Comissão reconheceu, nos considerando 981 a 986 da decisão recorrida, que os ASA assinados pela Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China exigiam, na sua maior parte, que as tarifas cobradas pelas transportadoras designadas dos países contratantes fossem aprovadas pelas autoridades competentes, a saber, em Hong Kong, pelo DAC, e que autorizavam consultas prévias sobre os preços entre as transportadoras designadas. No entanto, segundo essa decisão, os referidos ASA nunca impunham este tipo de consultas antes de um pedido de aprovação.

518 Em apoio desta conclusão, a Comissão reproduziu no considerando 983 da decisão recorrida a formulação de uma cláusula tipo de vários ASA que prevê:

«As tarifas referidas no n.º 1 do presente artigo podem ser acordadas pelas companhias aéreas designadas das partes contratantes que procuram obter a aprovação das tarifas, as quais podem consultar outras companhias aéreas que sirvam a totalidade ou parte da mesma rota antes de propor tais tarifas. No entanto, uma companhia aérea designada pode fazer uma proposta e as

autoridades aeronáuticas das partes contratantes podem aprovar qualquer tarifa, se a companhia aérea não tiver obtido o acordo das outras companhias aéreas designadas sobre a tarifa ou se nenhuma outra companhia aérea designada servir a mesma rota.»

519 No considerando 985 da decisão recorrida, a Comissão acrescenta que o ASA entre a República Checa e a Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China, por exemplo, indica que nenhum país irá exigir às transportadoras que discutam preços.

520 A este respeito, as recorrentes invocam dois argumentos. O primeiro é relativo ao facto de a Comissão não ter referido o n.º 1 da cláusula que consta de vários ASA assinados pela Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China e que impõe um regime coletivo de sobretaxa, enquanto o segundo é relativo ao facto de a lei fundamental dessa região prever a aplicabilidade direta dos ASA.

521 No que respeita ao primeiro argumento, há que observar que resulta do n.º 1 da cláusula que consta de vários ASA nos quais a Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China é parte que as tarifas das transportadoras designadas devem ser aprovadas pelas autoridades competentes das partes, tendo em conta vários fatores pertinentes. Embora esteja estipulado que as tarifas de outras transportadoras fazem parte dos referidos fatores, não está, porém, previsto que devem ser fixadas na sequência de uma discussão entre os operadores em causa. Assim, contrariamente ao que sustentam as recorrentes, o n.º 1 da cláusula acima referida não pode ser entendido no sentido de que impõe um regime coletivo de sobretaxa. Por conseguinte, o primeiro argumento das recorrentes deve ser rejeitado.

522 Posto isto, não é necessário conhecer do segundo argumento relativo à aplicabilidade direta dos ASA nos termos da lei fundamental da Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China. Com efeito, uma vez que os ASA não impõem um regime coletivo de sobretaxa, não podem obstar à aplicação pela Comissão do artigo 101.º TFUE ou do artigo 53.º do Acordo EEE aos comportamentos em causa, como foi invocado no meio de defesa relativo ao constrangimento estatal, independentemente do respetivo valor jurídico em Hong Kong.

523 Além disso, há que salientar que as recorrentes não contestam que as disposições dos ASA sobre as discussões tarifárias entre transportadoras designadas para determinadas rotas não podem autorizar discussões gerais sobre as tarifas, entre múltiplas transportadoras que servem países de destino diferentes, do tipo das referidas na decisão recorrida.

524 Em segundo lugar, no que respeita à prática administrativa de Hong Kong, a Comissão considerou, nos considerandos 987 a 989 da decisão recorrida, que não ficou provado que o DAC tenha exigido uma consulta das transportadoras para efeitos da apresentação de um pedido coletivo de aprovação das tarifas. Em especial, nenhuma das transportadoras apresentou prova de que o DAC tenha expressamente imposto a apresentação de pedidos coletivos.

525 No considerando 992 da decisão recorrida, a Comissão concluiu, por um lado, no que respeita à STC, que o DAC não estava disposto a aceitar pedidos individuais para um mecanismo de STC, mas que estava disposto a aceitar pedidos individuais para uma STC de montante fixo e, por outro, para as outras sobretaxas, que as transportadoras não tinham alegado que o DAC exigia pedidos coletivos.

526 A este respeito, as recorrentes sustentam que, entre 2000 e 2006, o DAC, que dispunha de uma grande margem de apreciação, não estava disposto a aceitar pedidos individuais de transportadoras para uma STC de montante fixo. Impôs, então, ao SCC do BAR que acordasse um mecanismo de STC baseado num índice e, consequentemente, apenas examinou pedidos coletivos resultantes das discussões entre transportadoras sobre as tarifas aplicáveis. Foi a partir do momento em que iniciaram em 2006 investigações sobre as sobretaxas em vários países que o DAC começou, finalmente, a aprovar as STC não abrangidas por um mecanismo baseado num índice. O mesmo regime foi aplicado à determinação do montante da STS até o DAC decidir, em 2004, deixar de exigir a aprovação para a STS. As recorrentes apresentam vários elementos em apoio das suas alegações, designadamente cartas do DAC de 5 de setembro de 2008 e de 3 de setembro de 2009 dirigidas à Comissão, alegando que esta última não fez prova de que o DAC tivesse recebido e aprovado pedidos individuais para as STC de montante fixo antes de 14 de abril de 2006.

527 A este respeito, por um lado, há que salientar que, em apoio das suas alegações, as recorrentes apresentam uma série de documentos que não provêm do DAC, mas que foram por si elaborados ou por outras transportadoras.

528 Entre os documentos assim apresentados, alguns consistem em artigos de imprensa, publicações em linha do Conselho das Transportadoras de Hong Kong ou documentos elaborados pelo SCC do BAR. Embora seja verdade que esses diferentes documentos referem a existência, a partir do ano de 1997, de medidas tomadas pelas transportadoras ou pelas autoridades de Hong Kong para a introdução de um mecanismo de STC baseado num índice ou de pedidos coletivos destinados à aprovação da STS pelo DAC, não é menos verdade que nenhum indica que era impossível a uma transportadora apresentar um pedido individual ao DAC a respeito de uma STC fixa ou da STS.

529 Por outro lado, no que respeita às cartas do DAC dirigidas à Comissão, há que salientar que a carta de 5 de setembro de 2008 refere que o DAC exigia, durante o período 2000-2007, que todas as transportadoras que pretendessem impor uma sobretaxa sobre o frete proveniente de Hong Kong obtivessem uma autorização prévia, que, nesse contexto, o DAC considerava que os pedidos coletivos eram simultaneamente eficazes, razoáveis e legais e que essa prática era conforme com os ASA celebrados pela Região Administrativa Especial de Hong Kong da República Popular da China. Ora, o facto de ser precisado que o pedido coletivo é um meio eficaz para a apresentação de um pedido e para o exame e a aprovação das sobretaxas e que o DAC considera esta forma de pedido como legal em Hong Kong não é indicativo de que a regulamentação ou as práticas administrativas de Hong Kong impunham pedidos coletivos e excluíam os pedidos individuais relativos às sobretaxas.

530 Do mesmo modo, a carta de 3 de setembro de 2009 tem a seguinte redação:

«Deve ser absolutamente claro para a Comissão que, no que respeita ao mecanismo relativo à [STC] para o frete baseado num indício, exigimos que o [SCC do BAR] e as transportadoras participantes cheguem a acordo sobre os pormenores dos pedidos coletivos, incluindo sobre o montante da sobretaxa cuja aprovação era pedida, sobre as provas que deviam ser apresentadas ao DAC para sustentar os pedidos e sobre o mecanismo único que devia ser utilizado para a determinação da sobretaxa. O DAC mandatou igualmente as transportadoras participantes e exigiu que cobrassem especificamente a sobretaxa aprovada. Além disso, mandatámos o SCC do BAR e exigimos que submetesse à aprovação do DAC qualquer modificação da lista das

transportadoras que participavam nos pedidos coletivos e indicámos claramente que essas transportadoras não deviam cobrar uma [STC] sem a aprovação expressa do DAC dirigida ao SCC do BAR.»

531 Esta carta limita-se assim a especificar as condições exigidas pelo DAC quando o SCC do BAR e as transportadoras consideram um pedido coletivo relativo à STC baseada num índice. Em contrapartida, não faz alusão a uma obrigação geral de apresentação de um pedido coletivo para uma STC, nem a impossibilidade de apresentar um pedido individual para uma STC fixa. Não contradiz, portanto, o considerando 992 da decisão recorrida, do qual decorre que os pedidos coletivos que implicavam discussões entre as transportadoras só eram impostos para um mecanismo de STC baseado num índice e que os pedidos individuais continuavam a ser possíveis para uma STC de montante fixo.

532 Resulta do acima exposto que as recorrentes não demonstraram que uma lei ou um comportamento das autoridades de Hong Kong, incluindo os ASA celebrados por estas, as obrigava a discutir as suas tarifas com outras transportadoras e teria tornado impossível a apresentação de um pedido individual no DAC relativo à uma STC de montante fixo. Não fizeram prova, portanto, de que a Comissão errou ao considerar na decisão recorrida, que a regulamentação de Hong Kong não obstava à aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE.

ii) Japão

533 Os considerandos 995 a 1012 da decisão recorrida têm por objeto, por um lado, os ASA celebrados pelo Japão e, por outro, o regime regulamentar japonês. Nos termos destes considerandos, a Comissão considerou que nenhuma exigência de discutir tarifas tinha sido imposta às transportadoras no Japão.

534 Em primeiro lugar, no que respeita aos ASA celebrados pelo Japão, a decisão recorrida, no seu considerando 995, reproduz a redação de uma cláusula contida no acordo celebrado com o Reino dos Países Baixos que se encontra noutros acordos e que prevê:

«Na medida do possível, as companhias aéreas designadas atingirão um acordo sobre as tarifas pela aplicação do mecanismo de tarifação da IATA. Se tal não for possível, as tarifas para cada uma das rotas especificadas serão acordadas pelas companhias aéreas designadas.»

535 Após ter salientado, no considerando 996 da decisão recorrida, que, segundo uma transportadora, os ASA exigiam acordos sobre os preços mais do que os autorizava, a Comissão sublinhou, no considerando 997 da referida decisão, que o acordo celebrado com o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte tinha sido alterado em 2000 por um protocolo de acordo que previa que as transportadoras designadas não se deviam consultar sobre as tarifas antes de um pedido de aprovação. De acordo com os considerandos 1005 a 1008 dessa decisão, apesar de resultar dos ASA que, sem prejuízo de determinadas condições, as transportadoras devem chegar a acordo sobre as tarifas, essas discussões são estritamente limitadas às transportadoras designadas em determinadas rotas e não se referem a discussões gerais entre múltiplas transportadoras. Por último, na prática, as partes nos ASA não reivindicam a aplicação desses acordos, pelo que as obrigações decorrem antes das disposições legais e administrativas nacionais em vigor no Japão, o que é reforçado pelo facto de as partes invocarem que a coordenação era exigida para a STC, mas não para a STS.

536 A este propósito, as recorrentes sustentam, em primeiro lugar, que a Comissão não fez referência ao n.º 1 da cláusula tipo reproduzida na decisão recorrida. Em segundo lugar, salientam que a constituição e a legislação japonesas preveem a aplicabilidade direta dos ASA no Japão, a qual não é posta em causa pela não aplicação das cláusulas tarifárias pelos «países escandinavos». Em terceiro lugar, as recorrentes sustentam que o ASA celebrado entre o Japão e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte não lhes diz respeito.

537 Primeiro, no que respeita à alegação de que a Comissão não referiu o n.º 1 da cláusula tipo reproduzida na decisão recorrida, há que salientar que este número enumera os fatores que devem ser tidos em conta na fixação das tarifas e prevê que serão determinadas em conformidade com as disposições seguintes do artigo em que está incluído. Não decorre, portanto, desta disposição nem da disposição reproduzida na decisão recorrida que era imposta pelos ASA uma obrigação de coordenação entre transportadoras para a determinação das sobretaxas. De resto, as recorrentes não invocam nenhum argumento fundamentado que possa demonstrar o contrário.

538 Segundo, há que salientar que as recorrentes não contestam que as disposições dos ASA sobre as discussões tarifárias entre transportadoras designadas em determinadas rotas não podem permitir discussões gerais sobre as tarifas, entre múltiplas transportadoras que servem diferentes países de destino, do tipo das referidas na decisão recorrida.

539 Posto isto, não é necessário conhecer do argumento relativo à aplicabilidade direta dos ASA nos termos da Constituição e da lei japonesas. Com efeito, uma vez que os ASA não impõem uma obrigação de coordenação entre transportadoras para a determinação das sobretaxas e que não autorizam discussões gerais sobre as tarifas entre múltiplas transportadoras que servem diferentes países de destino, não podem obstar à aplicação pela Comissão do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE aos comportamentos em causa, como foi invocado no meio de defesa relativo ao constrangimento estatal, independentemente do respetivo valor jurídico no Japão.

540 Terceiro, é irrelevante a circunstância de o ASA celebrado entre o Japão e o Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte não dizer respeito às recorrentes, uma vez que se concluiu que, independentemente do conteúdo deste último acordo, os outros ASA assinados pelo Japão não impunham uma obrigação de coordenação entre transportadoras para a determinação das sobretaxas e não autorizavam discussões gerais sobre as tarifas entre múltiplas transportadoras que serviam diferentes países de destino.

541 Em segundo lugar, no que respeita à regulamentação e a prática administrativa japonesas, a Comissão mencionou, nos considerandos 998 a 1004 da decisão recorrida, determinadas disposições da lei japonesa relativa à aviação civil e declarações de transportadoras sobre as diretivas do Gabinete de Aviação Civil Japonês (a seguir «BJAC»). Nos considerandos 1009 a 1011 da referida decisão, a Comissão considerou, por um lado, que não resultava expressamente dessa lei a obrigatoriedade da coordenação tarifária e, por outro, que as transportadoras arguidas não apresentaram nenhuma prova de que tal obrigação tinha sido imposta pela prática administrativa do BJAC. Além disso, as transportadoras não invocaram que essa obrigação dizia respeito à STS e à recusa de pagamento de comissões.

542 A este respeito, as recorrentes sustentam que apresentaram prova de que o BJAC não tinha aceitado os seus pedidos relativos a uma STC cujo montante era individualmente fixado. Sustentam igualmente que, na sequência da adoção, em 2000, de uma resolução da IATA especificamente consagrada à STC aplicável nos voos com origem no Japão, o BJAC aprovou, em

2001, um mecanismo de STC para as transportadoras nacionais, que as transportadoras estrangeiras tinham a obrigação de cumprir. Depois, num primeiro momento, todas as alterações da STC deveriam ser objeto de um pedido ao BJAC apresentado pelas transportadoras nacionais. Num segundo momento, cabia às transportadoras estrangeiras aceitar as novas tarifas, apresentando um pedido neste sentido ao BJAC. As mesmas práticas foram aplicadas à STS.

543 Há que salientar que os elementos apresentados pelas recorrentes em apoio das suas asserções não são documentos emitidos pelo BJAC, mas sim documentos por si emitidos. Além disso, entre esses documentos, alguns são cartas dirigidas à Comissão ou ao Tribunal Geral sem nenhum outro elemento de prova a que as acompanhe. Um documento é um telex, não traduzido para a língua do processo, datado de 2 de dezembro de 1996, pelo que precede em mais de três anos o início do período da infração. Outro documento tinha sido junto a um pedido de aumento da STC, que não prova a impossibilidade de apresentar um pedido individual ao BJAC. Um documento refere que a aplicação da STC tinha sido excluída para os voos com partida no Japão para efeitos de proteção da economia local, sem mais explicações. Por conseguinte, nenhum desses documentos demonstra a existência de um constrangimento estatal que justificasse a não aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE.

544 Quanto às outras provas comunicadas pelas recorrentes, também não demonstram que a regulamentação ou a prática administrativa japonesas impusessem uma concertação sobre o nível da STC. Estas provas baseiam-se numa resolução adotada pela IATA e em documentos das próprias transportadoras, que comprovam, na melhor das hipóteses, que determinadas transportadoras apresentaram pedidos relativos aos níveis de STC, alguns dos quais foram aprovados, mas não demonstram que eram obrigadas a fazê-lo.

545 Assim, uma vez que não comprovam a existência dessa obrigação, nenhum dos elementos probatórios apresentados pelas recorrentes é suscetível de infirmar as informações contidas nos considerandos 198, 244, 256, 391, 392, 488 e 491 da decisão recorrida, das quais resulta que a iniciativa de apresentar pedidos coletivos a respeito da STC é imputável às transportadoras e não ao BJAC.

546 Em terceiro lugar, no que respeita à STS, as recorrentes sustentam, antes de mais, ter procedido como para a STC, no sentido de que esperaram pela apresentação às autoridades japonesas de um pedido pelas transportadoras nacionais antes de formularem um pedido que incluísse tarifas semelhantes. Todavia, as recorrentes não apresentam nenhuma prova que sustente essas alegações.

547 Em seguida, os recorrentes alegam que os elementos em que a Comissão se baseia, designadamente os contactos mencionados nos considerandos 597 e 673 da decisão recorrida, fazem parte da coordenação multilateral no seio da aliança WOW e estão, portanto, cobertos pela isenção de 1996, remetendo, a este respeito, para a argumentação desenvolvida na segunda parte do seu terceiro fundamento. No entanto, decorre do considerando 1012 da decisão recorrida que a Comissão declarou que as partes no processo não tinham alegado ter a obrigação de se concertar sobre a STS, sem fazer referência a esses contactos. Por conseguinte, a argumentação das recorrentes, a este propósito, é inoperante no âmbito da presente alegação.

548 Os argumentos das recorrentes relativos à STS devem, portanto, ser rejeitados no seu conjunto.

549 Resulta do acima exposto que as recorrentes não demonstraram que uma lei ou um comportamento das autoridades do Japão, incluindo os ASA celebrados por este país terceiro, as obrigava a discutir as suas tarifas com outras transportadoras no que respeita à STC, à STS ou ao pagamento de comissões sobre as sobretaxas. Não fizeram prova, portanto, de que a Comissão errou ao considerar na decisão recorrida, que a regulamentação do Japão não obstava à aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE.

550 Resulta igualmente do exposto que não se demonstrou que o resultado a que a Comissão chegou na decisão recorrida teria sido diferente se tivessem sido excluídas como meios de prova condenatórios as passagens das respostas à comunicação de acusações, relativamente às quais se acima concluiu, no n.º 124, que a Comissão tinha indevidamente recusado o seu acesso às recorrentes. Com efeito, mesmo na falta das mesmas, a Comissão tinha fundamento, com base nos elementos de prova que continuavam à sua disposição, para concluir pela aplicabilidade do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE aos comportamentos das transportadoras arguidas ocorridos em Hong Kong e no Japão.

iii) Outros países terceiros

551 Nos considerandos 1013 a 1019 da decisão recorrida, a Comissão analisou os regimes regulamentares aplicáveis na República da Índia, no Reino da Tailândia, na República de Singapura, na República da Coreia do Sul e na República Federal do Brasil. A Comissão salientou que os ASA celebrados entre estes países terceiros e Estados-Membros da União previam, em regra, um regime de aprovação das tarifas das transportadoras pelas autoridades competentes. Em seguida, no que respeita ao Reino da Tailândia e à República de Singapura, a Comissão considerou que, embora os ASA pertinentes também contivessem, em geral, uma cláusula segundo a qual as tarifas eram, se possível, acordadas entre as transportadoras designadas, essas disposições tarifárias não abrangiam discussões tarifárias gerais entre múltiplos operadores, como as que estão em causa no caso em apreço.

552 No considerando 1019, a Comissão considerou que, «[seguindo] o raciocínio […] no que respeita à Hong Kong e ao Japão», o meio de defesa relativo ao constrangimento estatal não era sustentado no caso da Índia, da Tailândia, de Singapura, da Coreia do Sul e do Brasil.

553 No mesmo considerando, a Comissão precisou que esta analogia era válida porque, primeiro, as disposições tarifárias previstas nas ASA aplicáveis nestes países terceiros eram limitadas às transportadoras designadas em determinadas rotas e não abrangiam discussões tarifárias gerais entre múltiplos operadores, que asseguravam serviços para múltiplos destinos nacionais e, segundo, não tinha sido demonstrado que as disposições legais e administrativas nacionais aplicáveis exigiam a coordenação tarifária.

554 As recorrentes sustentam que a Comissão não examinou suficientemente os regimes regulamentares aplicáveis na Índia, Tailândia, Singapura, Coreia do Sul e Brasil. Desde logo, contestam a limitação das discussões tarifárias previstas pelos ASA às transportadoras designadas em determinadas rotas, referindo-se à sua análise das regras em vigor em Hong Kong e no Japão, da qual resulta que o respeito das cláusulas tarifárias dos ASA pode implicar uma concertação entre transportadoras sobre as tarifas. Em seguida, as recorrentes sustentam que a legislação e a prática administrativa em vigor na Tailândia obrigavam as transportadoras a coordenar as suas tarifas, invocando, designadamente, uma instrução do Departamento da Aviação Civil da Tailândia (a seguir «DOA»).

555 Em primeiro lugar, no que respeita aos ASA, as recorrentes referem-se aos argumentos desenvolvidos no âmbito da sua análise das regulamentações válidas em Hong Kong e no Japão para demonstrar que os regimes que impunham uma discussão tarifária entre transportadoras tinham por fundamento o n.º 1 da cláusula tipo desses acordos reproduzida na decisão recorrida. Ora, já cima se determinou, nos n.os 521 a 523 e 537 a 539, que as recorrentes não tinham demonstrado que a aplicação dos ASA em vigor em Hong Kong e no Japão constituísse o fundamento de regimes locais que impunham uma discussão sobre as sobretaxas entre transportadoras. Por conseguinte, as recorrentes não podem invocar por analogia as suas observações a este respeito para contestar a análise da Comissão, constante dos considerandos 1013 a 1019 da decisão recorrida, segundo a qual os ASA celebrados pela Índia, Tailândia, Singapura, República da Coreia do Sul e República Federal do Brasil não podiam obstar à aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE.

556 Em segundo lugar, no que respeita à ação das autoridades estatais na Tailândia, resulta do considerando 396 da decisão recorrida que, durante o mês de agosto de 2004, algumas transportadoras se reuniram e decidiram apresentar coletivamente um pedido de aumento da STC ao DOA, indicando a Lufthansa, a este respeito, que esperava que esta «abordagem conjunta [fosse] frutífera». Decorre igualmente do considerando 464 dessa decisão que, durante o mês de janeiro de 2005, uma transportadora tailandesa já tinha anunciado a sua STC ao DOA, e que as outras transportadoras «discutiam esta questão».

557 Resulta desses elementos, cuja materialidade não é impugnada pelas recorrentes, que, no mês de agosto de 2004, algumas transportadoras tomaram a iniciativa de agir coletivamente para obter um aumento da STC junto do DOA e que, em janeiro de 2005, o DOA podia deferir pedidos individuais relativos à STC. Decorre, igualmente, que as transportadoras gozavam de autonomia comportamental quanto à questão de saber se deviam seguir a iniciativa da transportadora nacional nesta matéria. Por conseguinte, a Comissão tinha, à primeira vista, fundamento para considerar que não foi demonstrado que as disposições legais e a prática administrativa em vigor na Tailândia exigiam uma coordenação tarifária.

558 No entanto, há que ter em conta a instrução do DOA contida numa carta de 20 de julho de 2005 apresentada pelas recorrentes tanto no procedimento administrativo como no Tribunal Geral.

559 Resulta desta carta que, em resposta a um pedido de uma transportadora, o DOA decidiu uma alteração provisória das tarifas da STC à partida da Tailândia, definindo a taxa dessa sobretaxa e um limite máximo correspondente às taxas então fixadas pela IATA, e exigiu que a transportadora em causa comunicasse estas tarifas provisórias a todas as transportadoras, com o objetivo de que estas últimas implementassem as alterações assim acordadas.

560 Decorre desta instrução que as transportadoras deviam respeitar a alteração provisória das tarifas decretada pelo DOA e notificada pela transportadora em causa.

561 Ao adotar tal instrução, o DOA não se limitou, no que respeita à STC, a incentivar ou facilitar a adoção, pelas recorrentes, de comportamentos anticoncorrenciais. Ao decretar e impor a todas as transportadoras as tarifas da STC, o DOA criou um quadro jurídico que, em si mesmo, eliminava qualquer possibilidade de comportamento concorrencial entre as transportadoras no que respeita à determinação do montante da STC aplicável aos voos com origem na Tailândia.

562 Resulta de tudo o que precede, no que respeita à regulamentação aplicável na Tailândia, que as recorrentes demonstraram, sem ser utilmente desmentidas pela Comissão, que, a partir de 20 de julho de 2005, as autoridades desse país criaram um quadro jurídico que, em si mesmo, eliminava qualquer possibilidade de comportamento concorrencial entre as transportadoras no que respeita à determinação do montante da STC aplicável aos voos com origem na Tailândia. Em contrapartida, as recorrentes não demonstraram que a regulamentação tailandesa eliminava qualquer possibilidade de concorrência no que respeita à STS ou que era eliminada qualquer possibilidade de concorrência para o período anterior a 20 de julho de 2005 no que respeita à STC.

563 Por conseguinte, a decisão recorrida deve ser anulada na medida em que considerou que o artigo 101.º, n.º 1, TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE eram aplicáveis ao comportamento das recorrentes no que respeita à determinação da STC para os voos com origem na Tailândia entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006.

564 Por último, os argumentos das recorrentes relativos à violação do princípio da segurança jurídica, do artigo 59.º da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, de 23 de maio de 1969, e do artigo 351.º TFUE devem ser rejeitados. Com efeito, estes argumentos procedem da premissa de que a Comissão violou o procedimento previsto no Regulamento n.º 847/2004. Ora, as recorrentes não explicaram as razões pelas quais este procedimento deveria ser aplicado e teria sido violado pela Comissão. Também não explicaram por que razão a alegada inobservância desse procedimento violaria, no caso em apreço, o princípio da segurança jurídica, o artigo 59.º da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados e o artigo 351.º TFUE.

3) Quanto à terceira alegação, relativa a erros na aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE a comportamentos atinentes a rotas de entrada anteriores a 1 de maio de 2004 e do artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos a comportamentos atinentes às rotas União-Suíça anteriores a 1 de junho de 2002

565 As recorrentes acusam a Comissão de se ter baseado, para demonstrar a sua participação na infração única e continuada, em contactos referentes a rotas fora da sua competência para punir infrações ao artigo 101.º, n.º 1, TFUE e ao artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos. São, respetivamente, contactos referentes a rotas de entrada anteriores a 1 de maio de 2004 (considerandos 135, 146, 237, 295, 587, 595 a 597, 618, 620, 660, 665 e 673 da decisão recorrida) e contactos referentes às rotas União-Suíça anteriores a 1 de junho de 2002 (considerandos 145 e 204 dessa decisão).

566 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

567 A título preliminar, importa recordar que o artigo 103.º, n.º 1, TFUE atribui ao Conselho da União Europeia competência para adotar os regulamentos ou diretivas necessários à aplicação dos princípios constantes dos artigos 101.º e 102.º TFUE.

568 Na falta de regulamentação, aplicam-se os artigos 104.º e 105.º TFUE que impõem as autoridades dos Estados-Membros a obrigação de aplicarem os artigos 101.º e 102.º TFUE e limitam os poderes da Comissão nesta matéria à faculdade de instruir, a pedido de um Estado-Membro ou oficiosamente, e em cooperação com as autoridades competentes dos Estados-Membros que lhe prestarão assistência, os casos de presumível infração aos princípios enunciados nessas disposições e, sendo o caso, propor os meios adequados para se lhe pôr termo (Acórdão de 30 de abril de 1986, Asjes e o., 209/84 a 213/84, EU:C:1986:188, n.ºs 52 a 54 e 58).

569 Em 6 de fevereiro de 1962, o Conselho adotou, com fundamento no artigo [103.º TFUE], o Regulamento n.º 17, Primeiro Regulamento de execução dos artigos [101.º] e [102.º TFUE] (JO 1962, 13, p. 204).

570 Todavia, o Regulamento n.º 141 do Conselho, de 26 de novembro de 1962, relativo à não aplicação do Regulamento n.º 17 do Conselho ao setor dos transportes (JO 1962, 124, p. 2751), excluiu a aplicação do Regulamento n.º 17 a todo o setor dos transportes (Acórdão de 11 de março de 1997, Comissão/UIC, C-264/95 P, EU:C:1997:143, n.º 44). Nestas condições, na falta de uma regulamentação como a prevista no artigo 103.º, n.º 1, TFUE, os artigos 104.º e 105.º TFUE permaneciam, inicialmente, aplicáveis aos transportes aéreos (Acórdão de 30 de abril de 1986, Asjes e o., 209/84 a 213/84, EU:C:1986:188, n.ºs 51 e 52).

571 A consequência disso foi uma repartição das competências entre os Estados-Membros e a Comissão para a aplicação dos artigos 101.º e 102.º TFUE, tal como acima descrita no n.º 568.

572 Foi só em 1987 que o Conselho adotou um regulamento relativo ao transporte aéreo ao abrigo do artigo 103.º, n.º 1, TFUE. Foi o Regulamento n.º 3975/87, que conferiu à Comissão o poder de aplicar os artigos 101.º e 102.º TFUE aos transportes aéreos entre aeroportos na União, com exclusão dos transportes aéreos internacionais entre os aeroportos de um Estado-Membro e os aeroportos de um país terceiro (Acórdão de 11 de abril de 1989, Saeed Flugreisen e Silver Line Reisebüro, 66/86, EU:C:1989:140, n.º 11). Estes últimos permaneceram sujeitos aos artigos 104.º e 105.º TFUE (v., neste sentido, Acórdão de 12 de dezembro de 2000, Aéroports de Paris/Comissão, T-128/98, EU:T:2000:290, n.º 55).

573 A entrada em vigor, em 1994, do Protocolo n.º 21 do Acordo EEE relativo à aplicação das regras de concorrência aplicáveis às empresas (JO 1994, L 1, p. 181) alargou esse regime à aplicação das regras de concorrência previstas no Acordo EEE, excluindo assim a possibilidade de a Comissão aplicar os artigos 53.º e 54.º do Acordo EEE aos transportes aéreos internacionais entre os aeroportos dos Estados partes no EEE que não são membros da União e os aeroportos de países terceiros.

574 O Regulamento n.º 1/2003 e a Decisão do Comité Misto do EEE n.º 130/2004, de 24 de setembro de 2004, que altera o anexo XIV (Concorrência), o Protocolo n.º 21 (relativo à aplicação das regras de concorrência aplicáveis às empresas) e o Protocolo n.º 23 (relativo à cooperação entre os órgãos de fiscalização) do Acordo EEE (JO 2005, L 64, p. 57), que posteriormente incorporou este regulamento no Acordo EEE, deixaram inicialmente intacto esse regime. O artigo 32.º, alínea c), do regulamento previa, efetivamente, que este «não [era] aplicável a transportes aéreos entre aeroportos da [União] e países terceiros».

575 O Regulamento (CE) n.º 411/2004 do Conselho, de 26 de fevereiro de 2004, que revoga o Regulamento (CEE) n.º 3975/87 e altera o Regulamento (CEE) n.º 3976/87 e o Regulamento (CE) n.º 1/2003, relativamente aos transportes aéreos entre a Comunidade e países terceiros (JO 2004, L 68, p. 1), cujo artigo 1.º revogou o Regulamento n.º 3975/87 e cujo artigo 3.º suprimiu a alínea c) do artigo 32.º do Regulamento n.º 1/2003, conferiu à Comissão o poder de aplicar os artigos 101.º e 102.º TFUE às rotas União-países terceiros a contar de 1 de maio de 2004.

576 Quanto ao Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos, entrou em vigor a 1 de junho de 2002. É a partir desta data que a Comissão se tornou competente para aplicar o artigo 8.º desse acordo às rotas União-Suíça.

577 No caso em apreço, é pacífico entre as partes que a Comissão não declarou, no dispositivo da decisão recorrida, a violação do artigo 101.º TFUE nas rotas União-países terceiros antes de 1 de maio de 2004 ou do artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos nas rotas União-Suíça antes de 1 de junho de 2002.

578 No entanto, as recorrentes consideram, em substância, que a Comissão feriu a decisão recorrida de ilegalidade ao fazer referência a contactos relativos a rotas que, nos períodos em causa, estavam, alegadamente, fora da sua competência territorial (considerandos 135, 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595 a 597, 618, 620, 660, 665 e 673 da decisão recorrida) para determinar a participação das recorrentes na infração única e continuada em rotas abrangidas pelo âmbito da sua competência.

579 A título preliminar, importa observar que a Comissão não imputou às recorrentes, nos considerandos 790 a 792 da decisão recorrida, nos quais enumerou os elementos de prova contra as mesmas, o contacto referido no considerando 597 dessa decisão (v. n.º 333, *supra*).

580 Posto isto, há que salientar que os elementos do processo não corroboram inteiramente a interpretação do teor dos outros contactos acima referidos no n.º 578, que foi defendida pelas recorrentes no Tribunal Geral. Entre estes contactos, importa fazer uma distinção, por um lado, entre os contactos referidos nos considerandos 135 e 596 da decisão recorrida e, por outro, os contactos referidos nos considerandos 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 e 673 dessa decisão. Com efeito, segundo as recorrentes, os primeiros são contactos que envolviam simplesmente transportadoras estabelecidas fora da União, ao passo que os segundos são contactos ocorridos fora da União.

581 No que respeita aos contactos referidos nos considerandos 135 e 596 da decisão recorrida, importa, todavia, observar que envolviam tanto transportadoras estabelecidas no EEE como transportadoras estabelecidas fora do EEE. No considerando 135 dessa decisão, a Comissão referiu um contacto que iniciou com uma mensagem de correio eletrónico da SAS enviada ao cuidado da Lufthansa, de três outras transportadoras e da Air Canada. Nessa mensagem de correio eletrónico, expressando simultaneamente as suas hesitações, a SAS questionava os seus interlocutores sobre a respetiva intenção de introduzir uma STC uma vez que o preço do combustível tinha ultrapassado o limiar dito de acionamento fixado pela IATA num projeto de resolução destinado a introduzir uma STC. Em resposta, conforme acima indicado no n.º 355, uma transportadora manifestou o seu acordo com a SAS e a Lufthansa referiu, por seu lado, o seguinte:

«hesitamos também em tomar a iniciativa desta vez. Se, entre os nossos grandes concorrentes, outros decidirem fazê-lo, seguiremos, mas de maneira diferente e menos centralizada».

582 Além disso, conforme acima indicado no n.º 440, decorre do considerando 144 da decisão recorrida que, menos de um mês após o contacto referido no considerando 135, houve discussões entre o responsável local das recorrentes na Finlândia, que, nomeadamente, perguntou internamente «[c]omo evolu[íam] as coisas na L[ufthansa] desta vez», e três outras transportadoras arguidas a respeito da introdução da STC.

583 No considerando 596 da decisão recorrida, é feita referência a uma mensagem de correio eletrónico de 1 de outubro de 2001 na qual a SAC indica à Lufthansa e às recorrentes que irá impor uma sobretaxa de seguro e de segurança a contar de 8 de outubro seguinte. Esta mensagem de correio eletrónico foi, aliás, precedida de um contacto relativamente ao qual não é

contestado que tinha por objeto as rotas intra-EEE. Trata-se do contacto referido no considerando 584 da decisão recorrida. No âmbito desse contacto, conforme resumido no referido considerando, um empregado local da SAC «na Escandinávia», comunicou às recorrentes os «planos de concorrentes», incluindo a AF e a Lufthansa, que «contemplav[am] todos a introdução de uma STS, mas que preferiam que [as recorrentes] fizesse[m] o primeiro passo».

584 Ora, no que respeita a contactos que envolvem várias transportadoras estabelecidas no EEE, tendo em conta a aplicabilidade geral das sobretaxas constatada no considerando 889 da decisão recorrida e na falta de elementos concretos que permitam indicar que as rotas intra-EEE eram excluídas, não se pode considerar que tinham exclusivamente por objeto as rotas União-países terceiros.

585 Por conseguinte, as recorrentes não têm fundamento para sustentar que os contactos referidos nos considerandos 135 e 596 da decisão recorrida diziam exclusivamente respeito, nos períodos em causa, a rotas fora do âmbito da competência da Comissão para declarar e punir uma infração ao artigo 101.º TFUE ou ao artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos.

586 Em contrapartida, relativamente aos contactos referidos nos considerandos 146, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 e 673 da decisão recorrida, é pacífico entre as partes que ocorreram em países terceiros ou, pelo menos, que envolviam empregados locais das transportadoras arguidas nesses países. No entanto, há que salientar que nada impedia as transportadoras arguidas de se coordenarem ou de trocarem informações nesses países a respeito dos serviços de frete intra-EEE. A título de exemplo, no considerando 296 da decisão recorrida, é feita referência a uma mensagem de correio eletrónico interna do escritório da Qantas em Singapura de 18 de fevereiro de 2003, na qual é indicada a introdução de uma STC de um certo montante pela British Airways «na Europa». Do mesmo modo, no considerando 206 da decisão recorrida, é feita referência a uma mensagem de correio eletrónico de 19 de novembro de 2001, na qual o presidente do SCC do BAR em Hong Kong convidou os membros da associação a «indicar se [a respetiva] administração central t[inha] a intenção de reduzir ou retirar a [STC] nos mercados ultramarinos».

587 Posto isto, importa salientar que a presente parte seria votada ao insucesso mesmo que os contactos referidos nos considerandos 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 e 673 da decisão recorrida fossem exclusivamente referentes a rotas fora do âmbito da competência da União nos períodos em causa.

588 A este propósito, há que recordar que esta última se pode basear em contactos anteriores ao período da infração para construir uma imagem global da situação e, assim, corroborar a interpretação de determinados elementos de prova (Acórdão de 8 de julho de 2008, Lafarge/Comissão, T-54/03, não publicado, EU:T:2008:255, n.os 427 e 428). Isto aplica-se mesmo no caso de a Comissão não ter competência para declarar e punir uma infração às regras de concorrência anterior a esse período (v., neste sentido, Acórdão de 30 de maio de 2006, Bank Austria Creditanstalt/Comissão, T-198/03, EU:T:2006:136, n.º 89, e de 22 de março de 2012, Slovak Telekom/Comissão, T-458/09 e T-171/10, EU:T:2012:145, n.os 45 a 52).

589 Na parte da decisão recorrida intitulada «Princípios de base e estrutura do cartel», no considerando 107, a Comissão indicou que a sua investigação tinha revelado um cartel de dimensão mundial baseado numa rede de contactos bilaterais e multilaterais, que ocorriam «a diversos níveis no seio das empresas em causa […] e abrangiam, em certos casos, diversas zonas geográficas».

590 Nos considerandos 109, 110, 876, 889 e 1046 e na nota de rodapé 1323 da decisão recorrida, a Comissão precisou as modalidades de funcionamento dessa organização a vários níveis. Segundo a Comissão, as sobretaxas eram medidas de aplicação geral que não eram específicas de uma rota, mas que tinham por objetivo ser aplicadas a todas as rotas, a nível mundial. As decisões sobre as sobretaxas eram geralmente tomadas ao nível das sedes de cada transportadora. As sedes das transportadoras estavam, assim, em «contacto mútuo» quando uma alteração do nível de sobretaxa era iminente. Ao nível local, as transportadoras coordenavam-se, com o intuito, por um lado, de melhor executarem as instruções das suas respetivas sedes e de as adaptarem às condições do mercado e à regulamentação locais e, por outro, de coordenarem e de implementarem as iniciativas locais. No considerando 111 da decisão recorrida, a Comissão especificou que as associações locais de representantes de transportadoras foram utilizadas para o efeito, designadamente, em Hong Kong e na Suíça.

591 Ora, os contactos em causa inseriam-se precisamente nesse quadro. Com efeito, em primeiro lugar, esses contactos tinham todos por objeto, total ou parcialmente, a instauração ou a implementação das sobretaxas na Suíça (considerandos 145 e 204), em Hong Kong (considerandos 237, 587, 618, 620, 660 e 665), em Singapura (considerandos 146 e 295) ou no Japão (considerando 673) ou, mais em geral, no Sueste Asiático (considerando 595). Em segundo lugar, a maioria desses contactos envolvia empregados da sede das transportadoras arguidas ou faziam referência às suas instruções ou a comunicações com eles (considerandos 237, 295, 595, 618, 620 e 673). Em terceiro lugar, muitos desses contactos refletem ao nível local anúncios efetuados ou decisões tomadas previamente ao nível central (considerandos 204 e 673) ou, pelo menos, são contemporâneos de discussões entre as sedes ou de decisões tomadas ao nível destas relativas às sobretaxas (considerandos 145, 146, 237, 295, 587 e 595). Em quarto lugar, a maioria desses contactos ocorreu no âmbito ou à margem de associações locais de representantes de transportadoras (considerandos 145, 146, 204, 295, 587, 618, 660 e 665).

592 Aliás, as recorrentes não sustentaram que esses contactos não corroboravam a interpretação de outros elementos de prova, em relação aos quais não é alegado estarem fora do âmbito da competência da Comissão. Assim, os contactos controvertidos referidos nos considerandos 145, 146, 204, 237 e 295 da decisão recorrida estão entre a vintena de contactos controvertidos que a Comissão referiu no considerando 791 da decisão recorrida para demonstrar a participação das recorrentes nas três componentes da infração única e continuada relativa à STC.

593 Quanto aos contactos controvertidos referidos nos considerandos 587, 595, 618, 620, 660, 665 e 673 da decisão recorrida, representam sete dos catorze contactos controvertidos que a Comissão referiu nas notas de rodapé 1258 a 1260 dessa decisão para demonstrar que as recorrentes tinham conhecimento de uma coordenação da STS que excedia os seus contactos com a Lufthansa, pelo facto de terem contactos diretos com várias transportadoras sobre a implementação da STS.

594 Daqui resulta que a Comissão tinha fundamento para se basear nos contactos referidos nos considerandos 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 e 673 da decisão recorrida para construir uma imagem global do cartel controvertido e, assim, corroborar a interpretação dos elementos de prova em que se baseou para imputar às recorrentes a responsabilidade pelas componentes da infração única e continuada relativa à STC e à STS.

595 A presente alegação deve, por conseguinte, ser julgada improcedente.

4) Quanto à quarta alegação, relativa a erros na apreciação dos comportamentos ocorridos na Suíça

596 As recorrentes sustentam que a Comissão cometeu um erro na apreciação de três contactos ocorridos na Suíça, a saber, os referidos nos considerandos 145, 204 e 443 da decisão recorrida. Segundo as recorrentes, estes contactos não demonstram o seu envolvimento na coordenação das sobretaxas.

597 Em primeiro lugar, o exame da mensagem de correio eletrónico descrita no considerando 145 da decisão recorrida demonstra que as recorrentes, a Air Canada e a Lufthansa eram «exceções em relação ao acordo» entre transportadoras que consistia em aplicar na Suíça a mesma política que a Swiss em matéria de STC. As conversas descritas nessa mensagem de correio eletrónico eram referentes à Lufthansa, à KLM e à AF, ao passo que as informações relativas às recorrentes eram do domínio público.

598 Em segundo lugar, a mensagem de correio eletrónico de um empregado local das recorrentes ao presidente da associação suíça de transportadoras Air Cargo Council Switzerland (Conselho do Transporte Aéreo de Carga da Suíça, a seguir «ACCS»), referida no considerando 204 da decisão recorrida, limita-se a indicar que tinham anunciado ter retirado a sua STC. Ora, esta informação já era do domínio público. É, aliás, errado considerar que a ACCS teria recolhido e coordenado em benefício dos seus membros as informações do domínio público a respeito da STC. Pelo contrário, a ACCS prosseguiu um motivo legítimo que consistia em informar os clientes das transportadoras das sobretaxas.

599 Em terceiro lugar, a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 443 da decisão recorrida não foi dirigida às recorrentes, que tinham previamente encerrado o seu escritório na Suíça e saído da ACCS. É certo que esta mensagem de correio eletrónico foi enviada a um agente comercial das recorrentes, mas este trabalhava também para uma vintena de outras transportadoras.

600 A Comissão responde que a interpretação da mensagem de correio eletrónico descrita no considerando 145 da decisão recorrida, proposta pelas recorrentes, é dificilmente compatível com a sua redação, ao passo que as mensagens de correio eletrónico referidas no considerando 204 dessa decisão se inseriam num mecanismo estabelecido de troca de informações na ACCS. Quanto à mensagem de correio eletrónico referida no considerando 443 dessa decisão, foi recebida por um agente comercial das recorrentes e podia, portanto, ser-lhes imputada.

601 Há que examinar sucessivamente os três contactos que são objeto da presente alegação.

602 Em primeiro lugar, o contacto referido no considerando 145 da decisão recorrida é uma mensagem de correio eletrónico da Swiss de 10 de janeiro de 2000, da qual a Comissão deduziu, no considerando 851 dessa decisão, que a Lufthansa e as recorrentes tinham participado num acordo para utilizar o peso taxável a fim de determinar o montante da STC.

603 Nessa mensagem de correio eletrónico, é referido que, «[n]a Suíça, todas as transportadoras acordaram aplicar a mesma política que [a Swiss]», que consistia em utilizar o peso taxável em vez do real para calcular a STC, sendo a «única exceção significativa» a Lufthansa.

604 É verdade que, como sublinham as recorrentes, a referida mensagem de correio eletrónico indica igualmente que, à semelhança da Lufthansa ou ainda da Air Canada, as recorrentes aplicariam o critério do peso real. A mensagem de correio eletrónico também faz referência às hesitações de outras transportadoras arguidas a este respeito.

605 No entanto, isto não põe em causa a existência das discussões a propósito da introdução da STC das quais faziam parte as recorrentes e essas outras transportadoras arguidas. Embora a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 145 da decisão recorrida assinale a contradição entre a preferência das recorrentes e a de outras transportadoras, é apenas para exemplificar «a confusão que subsiste sobre quem vai realmente aplicar o quê».

606 Nestas condições, a Comissão podia, sem cometer nenhum erro, concluir, no considerando 851 da decisão recorrida, que as recorrentes tinham participado no acordo em causa, tendo decidido não o aplicar «nessa fase».

607 Em segundo lugar, os contactos referidos no considerando 204 da decisão recorrida são mensagens de correio eletrónico enviadas aos membros da ACCS em 6 e 7 de dezembro de 2001. Nestas mensagens de correio eletrónico, as recorrentes, a Martinair, a AF e a Japan Airlines referem todas que vão suprimir a STC.

608 Contrariamente ao que sustentam as recorrentes, as referidas mensagens de correio eletrónico não tinham por único objeto facilitar a transmissão de informações que já eram do domínio público aos clientes das transportadoras. Com efeito, os contactos referidos no considerando 204 da decisão recorrida eram respostas a um pedido do presidente da ACCS, de 4 de dezembro de 2001, referido no considerando 203 da mesma decisão. Nessa mensagem de correio eletrónico, o presidente da ACCS indicou que a sua entidade patronal, a Malaysian Airlines, tinha deixado de aplicar a STC em Kuala Lumpur (Malásia) para o mercado asiático e que, por conseguinte, seria ele próprio «pressionado» para cessar a sua aplicação.

609 É verdade que, como salientam as recorrentes, o presidente da ACCS acrescentou que desejava «conhecer a situação atual» dos destinatários da sua mensagem de correio eletrónico para a sua reunião do dia seguinte com uma associação de transitários. As suas palavras devem, no entanto, ser lidas à luz das suas mensagens de correio eletrónico anteriores. A sua mensagem de correio eletrónico de 4 de dezembro de 2001 não era, efetivamente, a primeira em que interrogava os membros da sua associação quanto aos seus eventuais projetos de eliminação da STC. Assim, numa mensagem de correio eletrónico de 21 de novembro de 2001, referida no considerando 202 da decisão recorrida, o presidente da ACCS queixou-se de saber por fontes terceiras que a KLM suspenderia a STC a partir de 1 de dezembro seguinte, pediu para ser informado das diligências desta natureza e sublinhou que «a nossa organização é realmente posta em causa se não nos mantivermos unidos». Também insistiu junto dos membros da ACCS para «não segu[irem] a decisão da KLM e mant[erem] a [STC] pelo menos até ao final do ano». Em resposta, várias transportadoras comunicaram aos membros da ACCS as suas intenções nesta matéria.

610 Quanto ao facto de as informações comunicadas serem do domínio público, importa recordar que a troca de informações acessíveis ao público viola o artigo 101.º, n.º 1, TFUE quando constitui o suporte de outro mecanismo anticoncorrencial (v. n.º 480, *supra*). Ora, como decorre dos n.os 607 a 609, *supra*, era o que acontecia no presente caso.

611 Daqui resulta que as recorrentes não lograram demonstrar que a Comissão cometeu um erro na apreciação dos contactos referidos no considerando 204 da decisão recorrida.

612 Em terceiro lugar, no que respeita à mensagem de correio eletrónico referida no considerando 443 da decisão recorrida, que teria sido enviada não às recorrentes mas sim a um dos seus agentes comerciais, importa recordar que, se um intermediário, um representante comercial ou um empregado exercer uma atividade em benefício de uma empresa comitente, pode, em princípio, ser considerado um órgão auxiliar integrado nessa empresa, que é obrigado a seguir as suas instruções e que forma, assim, com ela uma unidade económica (v., neste sentido, Acórdão de 11 de dezembro de 2003, Minoan Lines/Comissão, T-66/99, EU:T:2003:337, n.º 125 e jurisprudência referida).

613 Segundo a jurisprudência, o elemento determinante no exame da existência dessa unidade económica reside na convenção celebrada com a empresa comitente e, em particular, nas suas cláusulas, tácitas ou expressas, relativas à assunção dos riscos financeiros e comerciais ligados à execução de contratos celebrados com terceiros. Esta questão deve ser analisada casuisticamente e tendo em conta mais a realidade económica do que a qualificação jurídica da relação contratual em direito interno (v., neste sentido, Acórdão de 14 de dezembro de 2006, Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, C-217/05, EU:C:2006:784, n.º 46).

614 Foi igualmente declarado que não militava a favor da existência de uma unidade económica o facto de, paralelamente às suas atividades exercidas por conta do comitente, o intermediário se dedicar, enquanto negociante independente, a transações de considerável dimensão no mercado do produto ou do serviço em causa (v. Acórdão de 11 de dezembro de 2003, Minoan Lines/Comissão, T-66/99, EU:T:2003:337, n.º 128 e jurisprudência referida).

615 Ora, por um lado, a Comissão não apresentou nenhuma prova de que o agente comercial que recebeu a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 443 da decisão recorrida não assumia o risco económico resultante da execução da convenção que celebrou com as recorrentes. Também não alegou que esse agente não determinava de forma autónoma o seu comportamento no mercado e se limitava a aplicar as instruções dadas pelas recorrentes.

616 Por outro lado, a Comissão não contesta que, paralelamente às atividades que exercia para as recorrentes, esse agente fornecia serviços a uma vintena de outras transportadoras. A Comissão também não alega que o referido agente tenha participado por conta das recorrentes nas atividades objeto da mensagem de correio eletrónico referida no considerando 443 da decisão recorrida.

617 De resto, contrariamente ao que sustenta a Comissão, também não se pode considerar que o referido agente transmitiu às recorrentes as informações contidas na mensagem de correio eletrónico referida no considerando 443 da decisão recorrida. Com efeito, a Comissão, a quem cabia o ónus da prova, não demonstrou ser esse o caso.

618 Por conseguinte, na falta de outras provas sérias, precisas e concordantes suscetíveis de demonstrar que a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 443 da decisão recorrida permitia determinar a participação das recorrentes na infração única e continuada, há que a excluir do conjunto de indícios que as recorrentes contestam no seu todo no âmbito da décima parte do presente fundamento.

5) Quanto à quinta alegação, relativa a um erro devido à inclusão na infração única e continuada dos comportamentos das recorrentes nos países terceiros

619 As recorrentes sustentam que a Comissão não cumpriu o ónus que lhe incumbia de provar que «todos esses comportamentos» se inseriam na infração única e continuada.

620 As recorrentes alegam também que a Comissão não cumpriu o seu dever de fundamentação ao não refutar os elementos de prova e os argumentos que tinham apresentado para demonstrar a inexistência de uma ligação intrínseca entre esses comportamentos e as comunicações mantidas no âmbito do cartel controvertido. Esses elementos de prova e argumentos demonstravam que as referidas comunicações e condutas que faziam parte do cartel controvertido prosseguiam objetivos distintos, implicavam transportadoras e empregados diferentes e tinham conteúdos, um calendário e um grau de publicidade diferentes.

621 As recorrentes acrescentam que a Comissão não demonstrou que o seu pessoal local pretendia contribuir para um cartel mundial no que respeita à coordenação da STC ao participar nos comportamentos ocorridos em países terceiros. A sua participação nesses comportamentos não foi, aliás, indicativa de uma assunção do risco associado ao cartel controvertido.

622 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

623 Importa observar que a presente alegação se confunde com o argumento que o Tribunal Geral já acima examinou e rejeitou no n.º 288, no âmbito do exame da primeira alegação da primeira parte do presente fundamento.

624 A presente alegação deve, consequentemente, ser julgada improcedente. Consequentemente, há que julgar procedente a presente parte, na medida em que respeita à determinação da STC para os voos com origem na Tailândia entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006 e o considerando 443 da decisão recorrida. Esta parte deve ser julgada improcedente quanto ao restante.

h) Quanto à sétima parte, relativa a erros na apreciação das especulações de outras transportadoras quanto ao comportamento das recorrentes

625 As recorrentes criticam a Comissão por ter considerado que os elementos de prova descritos nos considerandos 196, 273, 406 e 415 da decisão recorrida se inseriam na infração única e continuada. Segundo as recorrentes, estes elementos de prova são referentes a contactos em que não participaram e apenas contêm informações acessíveis ao público no que lhes dizem respeito.

626 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes. Em especial, no que respeita ao quadro da CPA descrito no considerando 196 da decisão recorrida, a Comissão alega que resulta do mesmo que as recorrentes tinham comunicado determinadas informações em causa à CPA antes de se tornarem públicas. Acrescenta que as recorrentes não conseguem provar que as restantes informações em causa já eram públicas, pelo menos no que diz respeito a duas transportadoras, e que os considerandos 173, 237 e 394 da decisão recorrida descrevem outras provas de contactos entre o pessoal das recorrentes e da CPA. Relativamente aos contactos referidos nos considerandos 406 e 415 da decisão recorrida, a Comissão sustenta que são mensagens nas quais a AF examinava o comportamento futuro das recorrentes. Estas mensagens provam que a AF e a

KLM previam alinhar a sua política em matéria de STC com a da Lufthansa e das recorrentes. A Comissão acrescenta que os contactos descritos nos considerandos 173, 174, 425, 546 e 966 corroboram o seu ponto de vista.

627 No considerando 791 da decisão recorrida, a Comissão descreveu diferentes contactos controvertidos nos quais, segundo ela, as recorrentes participaram. No final deste considerando, a Comissão acrescentou, referindo-se aos considerandos 196, 273, 406, 415, 425, 491, 506 e 559 da decisão recorrida, que «exist[iam], além disso, outras provas relativas a contactos com concorrentes».

628 É sobre quatro destes oito considerandos que incide a presente parte.

629 Em primeiro lugar, no considerando 196 da decisão recorrida, a Comissão fez referência a uma pasta descoberta no computador portátil de um empregado da CPA. Esta pasta é intitulada «Síntese da STC em 6 de dezembro de 2001» e contém um quadro intitulado «Revogação da STC por país». Decorre, nomeadamente, deste quadro que, «na Escandinávia, as recorrentes tinham previsto revogar a STC em 20 de dezembro de 2001, mas que a CPA ainda estava «à espera» de uma «comunicação oficial».

630 No entanto, as recorrentes já tinham anunciado, através de um comunicado de imprensa de 5 de dezembro de 2001, que iriam revogar a STC a contar de 20 de dezembro seguinte. Como resulta dos autos do procedimento administrativo, cinco das sete outras transportadoras identificadas no quadro intitulado «Revogação da STC por país» tinham publicamente anunciado entre 21 de novembro e 6 de dezembro de 2001 que iriam revogar a STC em dezembro de 2001.

631 Quanto às duas outras transportadoras identificadas no quadro em questão, é verdade que as recorrentes não demonstraram que tinham anunciado o seu projeto de revogar a STC em 6 de dezembro ou numa data anterior. No entanto, importa observar, como fizeram as recorrentes, que as datas em que foi publicado o anúncio do seu projeto de revogação da STC não constam dos autos do procedimento administrativo e que uma delas tinha deixado de existir na data de interposição do recurso. Nestas condições, uma vez que os anúncios em questão foram, de resto, publicados mais de 15 anos antes dessa data, não podem ser usados contras as recorrentes.

632 O Comissão não tinha fundamento para inferir do documento referido no considerando 196 da decisão recorrida a existência de um contacto anticoncorrencial em que estavam envolvidas as recorrentes. A mera circunstância de as recorrentes terem participado, com vários meses (considerando 173 e 237), ou até anos (considerando 394), de intervalo, em contactos multilaterais nos quais também participou a CPA não é suscetível de pôr em causa esta conclusão.

633 Em segundo lugar, no considerando 273 da decisão recorrida, a Comissão fez referência a uma mensagem de correio eletrónico interna da Qantas de 17 de fevereiro de 2003, da qual resulta que várias transportadoras, entre as quais as recorrentes, «[tinham] indicado que aumenta[riam] a STC de 0,06 GBP/kg para 0,09 GBP/kg» e que «[a Lufthansa], na Alemanha, deve anunciar um aumento de 0,10 euro/kg para 0,15 euro/kg amanhã».

634 É certo que as recorrentes alegam que a Qantas poderia ter obtido essas informações de forma indireta, por exemplo, através do seu sítio Internet ou de um transitário. No entanto, não apresentam nenhum elemento de prova que sustente este argumento.

635 O único documento invocado pelas recorrentes em apoio da sua argumentação é um boletim de informação publicado por um transitário em 14 de fevereiro de 2003. Ora, este boletim não menciona as recorrentes. Pelo contrário, indica o seguinte:

«Fomos avisados na sexta-feira 14 de fevereiro de que a CargoLux, […], a British, a KLM, […] e o grupo Lan Chile (cerca de cinco [transportadoras]) irão aumentar a sua STC em cinco cêntimos, elevando-a assim para 0,15 USD/kg. Devemos receber um aviso de quase todas as [transportadoras] na próxima semana.»

636 As recorrentes não lograram demonstrar, portanto, que a Comissão tinha cometido um erro ao usar contra elas a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 273 da decisão recorrida.

637 Em terceiro lugar, a Comissão fez referência a duas trocas de mensagens de correio eletrónico internas na AF.

638 Em primeiro lugar, no considerando 406 da decisão recorrida, a Comissão baseou-se numa mensagem de correio eletrónico interna da AF de 20 de setembro de 2004. Esta mensagem de correio eletrónico é referente à situação da Dinamarca e tem a seguinte redação:

«Acabámos de saber que [a Lufthansa] vai aumentar a STC para 0,30 euro, em 4 de outubro [de 2004]. Suponho que [a SAS] seguirá muito rapidamente pelo que nos iremos adaptar ao nível da [SAS].»

639 Ora, a utilização do termo «[s]uponho» (*I guess*) nessa mensagem de correio eletrónico é indicativa de um grau de incerteza quanto às intenções das recorrentes, que tende a desmentir a existência desse contacto.

640 Os outros documentos dos autos não são mais conclusivos. Com efeito, uma leitura de todas as trocas nas quais se insere a referida mensagem de correio eletrónico tende a demonstrar que a suposição referida no considerando 406 da decisão recorrida visava apenas antecipar a falta de informação quanto às intenções das recorrentes. Com efeito, nessas trocas, é indicado que o anúncio das recorrentes não está «ainda pronto» e que «é necessário, penso eu, esperar pela posição» das recorrentes. É feita, igualmente, referência à hipótese de as recorrentes «não avis[arem]».

641 Ora, contrariamente ao que sustenta a Comissão, nada permite considerar que a AF esperava das recorrentes que lhe comunicassem as suas intenções de aumentar a STC por via bilateral e não pública. Pelo contrário, decorre de uma mensagem de correio eletrónico da AF de 23 de setembro de 2004 que foi finalmente através de um boletim informativo das recorrentes, que tinha subscrito, que a AF teve conhecimento dessas intenções.

642 Em segundo lugar, no considerando 415 da decisão recorrida, a Comissão refere-se a uma mensagem de correio eletrónico de 23 de setembro de 2004, intitulada «Sobretaxa combustível Dinamarca», na qual a AF pergunta à KLM se teve a «possibilidade de esclarecer a questão do alinhamento da KL[M] com a AF, [a Lufthansa] e [as recorrentes]».

643 Todavia, nem essa mensagem de correio eletrónico nem as mensagens de correio eletrónico anteriores ou posteriores fazem referência a um eventual contacto entre a AF e as recorrentes. Também não partem do pressuposto de que esse contacto ocorreu. Pelo contrário, resulta de

uma mensagem de correio eletrónico interna da AF de 20 de setembro de 2004 e dos articulados das recorrentes que se tratava de garantir, na sequência da concentração entre a AF e a KLM, que a KLM deixasse de faturar uma STC mais baixa do que a da concorrência.

644 Os outros documentos a que a Comissão faz referência nos seus articulados (considerandos 173, 174, 425, 546 e 966 da decisão recorrida) não desmentem esta conclusão.

645 Antes de mais, a troca de mensagens de correio eletrónico referida no considerando 546 da decisão recorrida não demonstra a existência de um contacto entre a AF e as recorrentes. Como indica a Comissão, esta troca demonstra apenas que as recorrentes alinharam o seu comportamento com o da AF e da KLM e incitaram a SAC a fazer o mesmo. Além disso, a referida troca data de novembro de 2005. Ocorreu, portanto, mais de um ano após a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 415 da decisão recorrida.

646 Em seguida, a reunião de 22 de janeiro de 2001 referida nos considerandos 173 e 174 da decisão recorrida precede em mais de três anos a mensagem de correio eletrónico referida no considerando 415 da decisão recorrida.

647 Por outro lado, ao contrário do referido no considerando 966 da decisão recorrida, não foi às recorrentes que a AF enviou a mensagem de correio eletrónico de 27 de junho de 2005 da qual consta que «chegámos a "acordo" em 3,30 DKK AF/KL[M] a partir de 7 de julho de 2005». A AF enviou esta mensagem de correio eletrónico à Lufthansa, que depois a transmitiu às recorrentes.

648 Por último, o contacto controvertido referido no considerando 425 da decisão recorrida é uma reunião do Comité Cargo do BARIG de 3 de setembro de 2004, na qual participaram, designadamente, as recorrentes, a Lufthansa e AF. É verdade que esta reunião incidiu, nomeadamente, sobre a STC. No entanto, como acima decorre do n.º 448, tratava-se de a Lufthansa comunicar aos outros participantes na referida reunião as últimas noticiais que lhe diziam respeito nesta matéria. Além disso, como resulta da ata da referida reunião, esta tinha sobretudo por objeto a situação alemã.

649 A Comissão não pode, portanto, deduzir da referida reunião que existiam contactos locais entre a AF e as recorrentes na Dinamarca.

650 Face ao acima exposto e na falta de outras provas sérias, precisas e concordantes que demonstrem que os contactos referidos nos considerandos 196, 406 e 415 da decisão recorrida eram suscetíveis de determinar a participação das recorrentes na infração única e continuada, há que excluí-las do conjunto de indícios que as recorrentes contestam no seu todo no âmbito da décima parte do presente fundamento.

i) Quanto à nona parte, relativa a erros na apreciação do conhecimento que as recorrentes tinham do comportamento das outras transportadoras arguidas

651 As recorrentes alegam que a Comissão não cumpriu o ónus que lhe incumbia de provar que tinham ou deviam ter tido conhecimento de todos os comportamentos anticoncorrenciais relativos às sobretaxas e à recusa de pagamento de comissões, nos quais não participaram e cujo risco não estavam dispostas a assumir.

652 Em conformidade com a jurisprudência acima referida no n.º 459, para imputar às recorrentes a infração única e continuada no seu todo, a Comissão tinha a obrigação de demonstrar, quer que tinham participado em todos os comportamentos que compunham esta infração, quer que tinham tido conhecimento de todos os comportamentos ilícitos que os outros participantes no cartel projetaram ou puseram em prática na prossecução dos mesmos objetivos e nos quais não tinham participado diretamente, ou que podiam razoavelmente prevê-los e estavam dispostas a aceitar o respetivo risco.

653 No entanto, a simples identidade de objeto entre um acordo no qual participou uma empresa e um cartel global não basta para imputar a essa empresa a participação no cartel global. Isto é assim mesmo quando esse acordo e o cartel global apresentam ligações objetivas. Só se a empresa em causa, ao participar nesse acordo, soubesse ou devesse saber que, ao proceder desse modo, se integrava no cartel global, poderá a sua participação no acordo em questão constituir a expressão da sua adesão a esse mesmo cartel (v., neste sentido, Acórdão de 30 de novembro de 2011, Quinn Barlo e o./Comissão, T-208/06, EU:T:2011:701, n.os 144 e 150 e jurisprudência referida).

654 É à Comissão que incumbe o ónus de provar que a empresa em causa tinha o conhecimento necessário dos comportamentos anticoncorrenciais projetados ou postos em prática pelos outros participantes no cartel global, mas nos quais não tinha participado diretamente (v., neste sentido, Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, n.º 67).

655 Para tal, a Comissão deve reunir elementos de prova suficientemente precisos e concordantes para demonstrar que a empresa em causa tinha esse conhecimento (v., neste sentido, Acórdão de 20 de março de 2002, Sigma Tecnologie/Comissão, T-28/99, EU:T:2002:76, n.º 51).

656 No entanto, a Comissão não é obrigada a demonstrar que a empresa em causa tinha ou devia ter conhecimento, em pormenor, das concertações realizadas no âmbito dos contactos controvertidos nos quais não participou. Também não tem de demonstrar que a empresa em causa tinha ou devia ter conhecimento de todos esses contactos (v., neste sentido, Acórdão de 14 de dezembro de 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich e o./Comissão, T-259/02 a T-264/02 e T-271/02, EU:T:2006:396, n.º 193).

657 A empresa em causa deve, assim, conhecer simplesmente o alcance geral e as características essenciais do cartel global (v. Acórdão de 10 de outubro de 2014, Soliver/Comissão, T-68/09, EU:T:2014:867, n.º 64 e jurisprudência referida).

658 Quando for esse o caso, o facto de uma empresa não ter participado em todos os elementos constitutivos de um cartel ou ter desempenhado um papel secundário nas partes em que participou deve ser tomado em consideração na apreciação da gravidade da infração e, eventualmente, na determinação do montante da coima (v. Acórdão de 10 de outubro de 2014, Soliver/Comissão, T-68/09, EU:T:2014:867, n.º 65 e jurisprudência referida).

659 É à luz destes princípios que se deve determinar se a Comissão teve razão ao concluir que as recorrentes tinham o conhecimento necessário dos comportamentos das outras transportadoras arguidas, nos quais não participaram diretamente, no que respeita, por um lado, às sobretaxas e, por outro, à recusa de pagamento de comissões.

1) Quanto às sobretaxas

660 As recorrentes sustentam que não estavam nem podiam estar ao corrente de diferentes comportamentos que as outras transportadoras arguidas levaram a cabo relativamente às sobretaxas. Invocam dois argumentos em apoio desta tese.

661 Em primeiro lugar, as recorrentes salientam que a Comissão se baseou erradamente, no considerando 791 da decisão recorrida, nas mensagens de correio eletrónico da Lufthansa que continham anúncios em matéria de STC para sustentar que sabiam ou, pelo menos, deviam saber que a Lufthansa coordenava a STC com outras transportadoras. Essas mensagens de correio eletrónico contêm simplesmente os anúncios públicos da Lufthansa em matéria de STC, nada revelam da coordenação prévia no seio do grupo restrito, dizem apenas respeito aos períodos compreendidos entre fevereiro de 2003 e setembro de 2004 e entre março de 2005 e setembro de 2005 e foram enviadas pelo responsável de vendas da Lufthansa na Alemanha aos seus homólogos locais de 18 transportadoras, várias das quais não foram consideradas responsáveis pela infração única e continuada, ou a transportadoras que adquiriam capacidade à Lufthansa.

662 Em segundo lugar, a Comissão não examinou cinco argumentos e elementos de prova que as recorrentes apresentaram para demonstrar que os membros do seu pessoal nada sabiam dos comportamentos de outras transportadoras, não tinham nenhuma razão para suspeitar dos mesmos e não estavam dispostos a aceitar o respetivo risco.

663 Primeiro, as instruções internas da Lufthansa, cuja cópia foi enviada às recorrentes, demonstram que a Lufthansa tinha ativamente tomado medidas para dar cumprimento às normas da concorrência no que respeita às sobretaxas. Estas instruções nunca fizeram referência ao anúncio prévio da coordenação entre a Lufthansa e as outras transportadoras arguidas, que pertenceram na sua maioria ao grupo restrito. Em apoio da sua argumentação, as recorrentes invocam uma resolução do conselho de administração da Lufthansa de 21 de dezembro de 1999 sobre a introdução da STC.

664 Segundo, a Lufthansa confirmou que não tinha informado as recorrentes dos seus contactos com outras transportadoras. Quando o principal empregado da Lufthansa no grupo restrito transmitia às recorrentes informações sobre essas transportadoras, não revelava que tinha previamente comunicado com elas, antes fazia referência às suas expectativas pessoais ou a informações acessíveis ao público.

665 Terceiro, os empregados das recorrentes não pertenciam à rede do grupo restrito. Este era composto por quadros superiores das principais transportadoras e pelos seus contactos pessoais junto de outras transportadoras.

666 Quarto, as recorrentes não podiam detetar as atividades do grupo restrito com base no comportamento dos seus membros no mercado.

667 Quinto, as recorrentes não podiam ter conhecimento dos comportamentos levados a cabo em países terceiros nos quais não exerciam nenhuma atividade. Não existe, aliás, nenhuma prova de que as recorrentes estavam dispostas a assumir o risco desses comportamentos. Receberam, pelo contrário, garantias expressas da autoridade da concorrência dinamarquesa de que não existia nenhum risco a este respeito.

668 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

669 Importa recordar que, no considerando 882 da decisão recorrida, a Comissão concluiu que as recorrentes estavam «envolvidas em dois dos três elementos (STC e STS)» da infração única e continuada e não que tinham simplesmente um conhecimento provado ou presumido dos mesmos. No entanto, decorre das respostas da Comissão aos argumentos da Air Canada e da British Airways nos considerando 894 a 897 da decisão recorrida que não significa que tenha considerado que as recorrentes participaram diretamente em todas as atividades anticoncorrenciais referentes a estas componentes.

670 Em primeiro lugar, no que respeita à STC, a Comissão fez referência, no considerando 791 da decisão recorrida, a oito contactos para concluir que as recorrentes «sabiam ou deviam saber que a Lufthansa coordenava a aplicação da STC com outras transportadoras». Como decorre da nota de rodapé 1248 da decisão recorrida, são mensagens de correio eletrónico descritas nos considerandos 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida, através das quais a Lufthansa comunicou os seus anúncios de aumento da STC a diferentes transportadoras.

671 Entre os destinatários destas oito mensagens de correio eletrónico figuravam um total de dez transportadoras arguidas. Cinco dessas transportadoras, a saber, a Air Canada, a CPA, a Japan Airlines, a SAC e as recorrentes, faziam parte dos destinatários de todas as referidas mensagens de correio eletrónico. As restantes cinco transportadoras arguidas, a saber, a AF, a Cargolux, a KLM, a Lan Airlines e a Martinair, receberam entre duas a cinco das referidas mensagens de correio eletrónico.

672 Ora, as recorrentes participaram noutros contactos anticoncorrenciais com cada uma dessas dez transportadoras, com exceção da Lan Airlines. Assim, antes de mais, as recorrentes comunicaram com a Air Canada e a KLM a respeito tanto da introdução da STC como da sua aplicação (considerandos 135, 144 a 146, 174 e 394 da decisão recorrida). Em seguida, as recorrentes coordenaram-se com a Japan Airlines, a Lufthansa e a SAC sobre a aplicação da STC, tanto no âmbito da aliança WOW (considerandos 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 531 e 546 dessa decisão) como fora dela (considerandos 145, 146, 204 e 559 da referida decisão) Por último, as recorrentes participaram em contactos relativos à aplicação da STC com a AF (considerandos 146, 174, 204 e 394 da decisão em causa), a Cargolux (considerandos 174 e 394 da decisão em causa), a Martinair (considerandos 204 e 394 da decisão recorrida) e a CPA (considerandos 295 e 394 da decisão recorrida).

673 Vários dos contactos identificados no número anterior envolviam tanto o autor das oito mensagens de correio eletrónico em causa, a saber, a Lufthansa, como pelo menos quatro das transportadoras arguidas que figuravam entre os seus destinatários (considerandos 145, 146 e 394 da decisão recorrida).

674 Quanto à circunstância de, entre os destinatários das mensagens de correio eletrónico descritas nos considerandos 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida, figurarem transportadoras não arguidas ou transportadoras arguidas que celebraram acordos de reserva de capacidade com a Lufthansa, é indiferente por razões análogas às consideradas nos n.os 463 a 465 e 475 a 495, *supra*.

675 Quanto à circunstância de as mensagens de correio eletrónico em causa dizerem respeito apenas aos períodos compreendidos entre fevereiro de 2003 e setembro de 2004 e entre março de 2005 e setembro de 2005, há que observar que os elementos de prova opostos às recorrentes no considerando 791 da decisão recorrida visam, como salienta a Comissão no referido considerando, demonstrar o conhecimento que tinham de um cartel mais vasto, que envolvia a

Lufthansa e outras transportadoras arguidas, incluindo para o período anterior às mensagens de correio eletrónico controvertidas. É o caso, nomeadamente, da «reunião amigável» de 22 de janeiro de 2001 descrita no considerando 174 da decisão recorrida, na qual foi discutida a alteração do nível da STC e participaram a Lufthansa, as recorrentes e várias outras transportadoras arguidas (v. n.º 447, *supra*). Também é o caso da mensagem de correio eletrónico referida no considerando 237 da decisão recorrida, que faz referência a contactos mantidos tanto pelas recorrentes como pela Lufthansa e várias outras transportadoras arguidas sobre a aplicação da STC.

676 Nestas condições, não tendo as recorrentes demonstrado que as mensagens de correio eletrónico descritas nos considerandos 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 e 495 da decisão recorrida podiam ser objeto de uma explicação alternativa plausível à coordenação da STC, a Comissão podia concluir que eram suscetíveis de lhes dar um conhecimento suficiente da coordenação entre a Lufthansa e outras transportadoras arguidas.

677 Além disso, importa observar que vários outros contactos controvertidos para os quais a Comissão remete na decisão recorrida eram suscetíveis de dar às recorrentes um conhecimento suficiente da coordenação entre a Lufthansa e outras transportadoras arguidas. É o caso, nomeadamente, da mensagem de correio eletrónico de 27 de junho de 2005 referida no considerando 966 da decisão recorrida, da qual consta que «chegámos "a acordo" em 3,30 DKK AF/KL[M] a partir de 7 de julho de 2005». Com efeito, como acima decorre do n.º 647, não é uma mensagem de correio eletrónico que lhes foi enviada pela AF, mas sim uma mensagem de correio eletrónico que lhes foi transmitida pela Lufthansa.

678 Também é o caso da mensagem de correio eletrónico de 17 de fevereiro de 2003, referida igualmente no considerando 966 da decisão recorrida. Nessa mensagem de correio eletrónico, a Lufthansa refere às recorrentes o seguinte:

«conforme discutido a semana passada, vamos aumentar a [STC a partir de] 3.3.2003. Junto o comunicado de imprensa em alemão, seguir-se-á muito em breve a versão inglesa. Como tive a oportunidade de ver, [a British Airways], a KL[M], […] saíram igualmente. Ouvi dizer que a [Cargolux], […] e outros vão também fazer o mesmo.»

679 Contrariamente ao que alegam as recorrentes, não se pode considerar que essa mensagem de correio eletrónico revelava apenas às recorrentes o que a Lufthansa esperava «ver outras transportadoras fazerem ou informações disponíveis ao público». Pelo contrário, decorre da referida mensagem de correio eletrónico que, ao contrário da British Airways, da KLM e de outra transportadora, a Cargolux e outra transportadora ainda não tinham comunicado as suas intenções ao público. Quanto à utilização da expressão «[o]uvi dizer» demonstra que, como salienta a Comissão, a Lufthansa não se limitou a dar a conhecer às recorrentes as suas expectativas.

680 Foi, portanto, sem cometer nenhum erro que a Comissão entendeu, no considerando 791 da decisão recorrida, que as recorrentes tinham um conhecimento suficiente da coordenação entre a Lufthansa e outras transportadoras arguidas.

681 A Comissão tinha igualmente fundamento para considerar que as recorrentes tinham, através dos elementos de prova referidos no considerando 791 da decisão recorrida, um conhecimento suficiente dos comportamentos postos em prática nos países terceiros nos quais não estavam presentes. Decorre, efetivamente, do considerando 889 da decisão recorrida que a STC era uma

medida de aplicação geral que não era específica a uma rota e que tinha por objetivo ser aplicada a todas as rotas, a nível mundial (v. n.os 277 a 291, *supra*). Qualquer operador diligente consciente do alcance desta coordenação saberia ou, pelo menos, deveria saber, que abrangia países terceiros nos quais não operava.

682 As garantias que as recorrentes teriam recebido da autoridade da concorrência dinamarquesa não lhes servem de auxílio a este respeito. Decorre dos considerandos 1268 e 1271 da decisão recorrida que as recorrentes pretendem extrair essas garantias de uma decisão na qual a autoridade da concorrência dinamarquesa referiu que a Comissão «era competente apenas no que respeita às rotas dentro da U[nião], e não nas rotas [União-países terceiros]» Esta decisão data, no entanto, de 2002. Portanto, é anterior ao alargamento da competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE aos transportes aéreos internacionais União-países terceiros que teve lugar com a entrada em vigor do Regulamento n.º 411/2004 e para aplicar o artigo 53.º do Acordo EEE aos transportes internacionais EEE, exceto União-países terceiros, que teve lugar com a entrada em vigor da Decisão do Comité Misto do EEE n.º 40/2005, de 11 de março de 2005, que altera o anexo XIII (Transportes) e o Protocolo n.º 21 (relativo à aplicação das regras de concorrência aplicáveis às empresas) do Acordo EEE (JO 2005, L 198, p. 38). Foi, assim, sem cometer nenhum erro que, no considerando 1271 da decisão recorrida, a Comissão considerou que a decisão da autoridade da concorrência dinamarquesa invocada pelas recorrentes dizia respeito a uma «situação jurídica anterior», da qual não podiam, portanto, adquirir nenhuma confiança legítima.

683 Foi, portanto, legitimamente que a Comissão considerou que as recorrentes tinham o conhecimento necessário da coordenação a respeito da STC entre a Lufthansa e outras transportadoras arguidas e em países terceiros nos quais não operavam.

684 Em segundo lugar, relativamente à STS, no considerando 792 da decisão recorrida, a Comissão resumiu os elementos de prova em que baseou a sua conclusão de que os recorrentes participaram diretamente na componente da infração única e continuada referente à STS. Assim, a Comissão deduziu, nomeadamente, desses elementos de prova que as recorrentes tinham «conhecimento da coordenação mais ampla da STS, na medida em que tinha[m] contactos diretos com os concorrentes no que respeita à implementação da STS».

685 No âmbito da presente parte, as recorrentes não invocam nenhum argumento que permita pôr em causa esse raciocínio. Quando muito, é possível deduzir dos seus articulados que acusam a Comissão de ter considerado que tinham conhecimento da coordenação relativa à STS em países em que não operavam.

686 No entanto, decorre do considerando 889 da decisão recorrida que, como a STC (v. n.º 681, *supra*), a STS era uma medida de aplicação geral que não era específica a uma rota e que tinha por objetivo ser aplicada em todas as rotas, a nível mundial. Qualquer operador diligente consciente do alcance desta coordenação saberia, portanto, ou, pelo menos, deveria saber, que abrangia países terceiros nos quais não operava.

687 Tendo em conta o exposto, há que concluir, por conseguinte, que as recorrentes não têm fundamento para criticar a Comissão por ter concluído que tinham um conhecimento suficiente dos elementos da componente da infração única e continuada referente à STS, nos quais não participaram diretamente.

688 Nenhum dos outros argumentos das recorrentes pode pôr em causa estas conclusões.

689 Em primeiro lugar, uma vez que os documentos invocados pela Comissão eram suscetíveis de dar às recorrentes um conhecimento suficiente dos contactos controvertidos relativos às sobretaxas nos quais não participaram diretamente, não era necessário que pudessem também deles tomar conhecimento por outros meios, designadamente através das suas discussões com a Lufthansa, da observação do comportamento dos seus concorrentes no mercado ou ainda da pertença à alegada «rede do grupo restrito».

690 Por conseguinte, a Comissão não pode ser acusada de não ter examinado expressamente os argumentos das recorrentes a este respeito.

691 Em segundo lugar, no que respeita ao argumento relativo às medidas que a Lufthansa tomou para cumprir as normas da concorrência, refira-se, antes de mais, que as recorrentes não demonstram ter tido delas conhecimento durante o período da infração. Pelo contrário, como as próprias recorrentes admitem na réplica, «não estiveram em condições de recuperar nenhuma mensagem de correio eletrónico na qual [a Lufthansa] tivesse enviado as suas orientações de 2000 sobre a introdução da STC à [SAS Cargo]».

692 Em seguida, há que salientar que o único elemento de prova que as recorrentes invocam em apoio do presente argumento é uma resolução do conselho de administração da Lufthansa de 21 de dezembro de 1999 sobre a introdução da STC. Ora, como refere com razão a Comissão, esta resolução diz exclusivamente respeito ao anúncio da introdução da STC no final do mês de dezembro de 1999 e não atesta uma política interna de conformidade com as normas da concorrência no que respeita à aplicação das sobretaxas.

693 Por último, seja como for, há que observar que, como salienta, em substância, a Comissão, as garantias que as recorrentes puderam obter sobre o respeito das regras de concorrência não podiam razoavelmente justificar a conclusão de que a Lufthansa cumpria as normas da concorrência. Com efeito, o princípio é que as são as próprias empresas que suportam o risco de uma apreciação errada da sua situação jurídica, em conformidade com o adágio de que o desconhecimento da lei não aproveita a ninguém (Acórdão de 15 de julho de 2015, Socitrel e Companhia Previdente/Comissão, T-413/10 e T-414/10, EU:T:2015:500, n.º 304).

694 A presente alegação deve, portanto, ser julgada improcedente.

2) Quanto à recusa de pagamento de comissões

695 As recorrentes alegam que foi erradamente que a Comissão considerou que, tendo em conta o seu envolvimento nas componentes da infração única e continuada relativas às sobretaxas, podiam razoavelmente prever os comportamentos das outras transportadoras arguidas no que respeita à recusa de pagamento de comissões e estavam dispostas a assumir o respetivo risco. Com efeito, por um lado, a recusa de pagamento de comissões não prosseguia o mesmo objetivo anticoncorrencial das sobretaxas. Por outro, de qualquer modo, a simples identidade de objetivo das diferentes componentes da infração única e continuada não bastava para demonstrar que as recorrentes tinham o conhecimento necessário da relativa à recusa de pagamento de comissões.

696 A Comissão sustenta, em substância, que as recorrentes podiam razoavelmente prever a recusa de pagamento de comissão e estavam dispostas a assumir o risco, uma vez que as diferentes componentes da infração única e continuada estavam inextricavelmente ligadas. Com efeito, o objetivo anticoncorrencial das sobretaxas teria sido posto em causa se as sobretaxas fossem objeto de uma forma de concorrência pelos preços através de comissões.

697 Na fase da tréplica, a Comissão acrescenta que a réplica e os seus anexos, bem como as mensagens de correio eletrónico referidas nos considerandos 680 e 686 da decisão recorrida, demonstram que o pagamento de comissões foi objeto de discussões no seio da aliança WOW e que as recorrentes sabiam ou deviam saber que elas próprias e as outras transportadoras não pagavam comissões sobre as sobretaxas.

698 Importa observar que, no considerando 882 da decisão recorrida, a Comissão considerou, em substância, que as recorrentes apenas estavam diretamente envolvidas em duas das três componentes da infração única e continuada, a saber, a STC e a STS. No entanto, a Comissão entendeu que as recorrentes podiam igualmente ser responsabilizadas pela terceira componente da infração única e continuada, a saber, a referente à recusa de pagamento de comissões. Segundo a Comissão, tendo em conta o envolvimento nessas componentes da infração única e continuada, as recorrentes podiam «razoavelmente prever trocas entre as partes sobre a matéria conexa [da recusa de pagamento de comissões], e estavam dispostas a assumir o respetivo risco». Na tréplica, a Comissão precisou que assim era porque o «objetivo de coordenação nas sobretaxas (neste caso, evitar uma concorrência pelos preços) não poderia ser atingido se as sobretaxas fossem objeto de comissões».

699 Ora, ao fazê-lo, a Comissão não baseou as suas conclusões em elementos de prova específicos, tendo-se limitado, em substância, a presumir o conhecimento pelas recorrentes da componente da infração única e continuada relativa à recusa de pagamento de comissões com base na sua identidade de objeto com as duas outras componentes da infração. De acordo com a jurisprudência acima recordada no n.º 653, a complementaridade económica objetiva entre as sobretaxas e a recusa de pagamento de comissões, não basta, mesmo admitindo-a provada, para demonstrar que as recorrentes deviam razoavelmente ter previsto esta recusa.

700 Por conseguinte, há que considerar que os elementos em que a Comissão se baseou no considerando 882 da decisão recorrida não eram suscetíveis de demonstrar que as recorrentes tinham o conhecimento necessário das atividades anticoncorrenciais das outras transportadoras arguidas no que respeita à recusa de pagamento de comissões.

701 Nos seus articulados, a Comissão referiu-se, no entanto, a três outros elementos que constam dos autos do procedimento administrativo para demonstrar que as recorrentes estavam ou deviam estar ao corrente dessas atividades e que estavam dispostas a aceitar o respetivo risco.

702 O primeiro desses elementos é uma mensagem de correio eletrónico interna de 9 de junho de 2005 referida no considerando 680 da decisão recorrida. Nesta mensagem de correio eletrónico, um empregado das recorrentes relata o teor de uma conversa que teve no mesmo dia com «velhos contactos no seio da [Cargo Accounts Settlement Systems (Sistema de Liquidação das Contas de Frete, a seguir "CASS")] Suíça» a propósito de ações concertadas de associações de transitários no que respeita ao pagamento de comissões sobre as sobretaxas. O referido empregado sublinha que «[a] questão no seu conjunto é excecionalmente sensível do ponto de vista da concorrência e [que] é importante que a [aliança] WOW não responda de maneira coletiva e que os membros individuais da [aliança] WOW não deem uma resposta "coletiva"». De acordo com o referido empregado, «[a] melhor forma de proceder é que o CASS, como na Suíça, aconselhe sobre as consequências».

703 Ora, nada na decisão recorrida permite considerar que o CASS, tenha aconselhado, na Suíça, as transportadoras a acordarem, num âmbito bilateral ou multilateral, a recusa de negociar o pagamento de comissões com os transitários e de lhes conceder descontos nas sobretaxas.

Também não é possível deduzir da decisão recorrida que o CASS tenha comunicado às recorrentes elementos que levem a pensar que as outras transportadoras arguidas se tinham concertado deste modo ou pretendiam fazê-lo. Pelo contrário, resulta da mensagem de correio eletrónico interna de 9 de junho de 2005 referida no considerando 680 da decisão recorrida que, na Suíça, apenas foi indicado, em primeiro lugar, que os preços e as comissões eram uma «questão bilateral entre [transitário] e [transportadora]», em segundo lugar, que um transitário não podia decidir unilateralmente ajustamentos e, em terceiro lugar, em substância, que a forma de proceder dos transitários podia ter consequências importantes.

704 Por conseguinte, a Comissão não tem fundamento para considerar que a mensagem de correio eletrónico interna de 9 de junho de 2005 referida no considerando 680 da decisão recorrida permite demonstrar que as recorrentes tinham o conhecimento necessário dos comportamentos ilícitos projetados ou adotados por outras transportadoras arguidas no que respeita à recusa de pagamento de comissões.

705 A Comissão também não tem fundamento para deduzir das trocas internas que se seguiram à mensagem de correio eletrónico de 9 de junho de 2005 referida no considerando 680 da decisão recorrida que a recusa de pagamento de comissões tinha sido objeto de discussões no seio da aliança WOW. Pelo contrário, como decorre da mensagem de correio eletrónico de 14 de junho de 2005 referida no mesmo considerando, um empregado das recorrentes excluiu esta possibilidade, declarando «[n]ão podemos discutir isto no seio da [aliança] WOW, mas temos de tratar a questão no seio de cada companhia aérea».

706 O segundo dos elementos de prova em que a Comissão se baseia nos seus articulados para concluir que as recorrentes tinham o conhecimento necessário dos comportamentos ilícitos projetados ou adotados pelas outras transportadoras arguidas no que respeita à recusa de pagamento de comissões é uma mensagem de correio eletrónico de 28 de dezembro de 2005. Importa observar que esta mensagem de correio eletrónico é descrita no considerando 686 da decisão recorrida. Nessa mensagem de correio eletrónico, um empregado da SAC pergunta a várias transportadoras, incluindo as recorrentes, se ouviram falar («*wondered if you have heard*») de um recente comunicado da DHL na Alemanha recebido pelo seu escritório de Frankfurt (Alemanha) e que anuncia a cobrança futura de uma comissão nas sobretaxas. O empregado da SAC acrescenta que o comunicado faz referência à Resolução 805zz da IATA, indica não ter a certeza do que se trata e agradece aos destinatários os seus comentários.

707 Nada na redação da referida mensagem de correio eletrónico convida expressamente essas transportadoras a acordarem a recusa de pagamento das comissões, nem, aliás, a trocarem informações sobre a resposta comercial que tencionam dar ao referido comunicado.

708 Face às incertezas expressas na mensagem de correio eletrónico sobre a Resolução 805zz da IATA, é concebível que as interrogações do empregado da SAC tenham simplesmente por objeto a exigibilidade de eventuais comissões nas sobretaxas. A resposta de um empregado de outra transportadora dá, no entanto, a entender que a mensagem de correio eletrónico da SAC pode também ser compreendida no sentido que tem por objeto a resposta comercial a dar ao comunicado da DHL. Com efeito, numa mensagem de correio eletrónico interna de 3 de janeiro de 2006, este empregado referiu ter falado com a Lufthansa, que tinha, nomeadamente, indicado que «não iria aceitar esse tipo de faturas».

709 Daqui resulta que a mensagem de correio eletrónico de 28 de dezembro de 2005 descrita no considerando 686 da decisão recorrida não permite, por si só, demonstrar que as recorrentes participaram na componente da infração única e continuada relativa à recusa de pagamento de comissões. Em conformidade com jurisprudência constante, acima referida no n.º 344, importa, no entanto, examinar se, conjuntamente com outros elementos, esta mensagem de correio eletrónico podia constituir um conjunto de indícios que permitisse à Comissão concluir neste sentido (v. n.os 711 e 712, *infra*).

710 O terceiro dos elementos de prova em que a Comissão se baseia nos seus articulados para concluir que as recorrentes tinham o conhecimento necessário dos comportamentos ilícitos projetados ou adotados pelas outras transportadoras arguidas no que respeita à recusa de pagamento de comissões é um excerto da resposta da SAS Cargo à comunicação de acusações. Resulta deste excerto que, em 10 de junho de 2005, um empregado das recorrentes enviou uma mensagem de correio eletrónico a outra transportadora a respeito das comissões nas sobretaxas contra as instruções expressas da sua hierarquia. A Comissão limita-se, no entanto, a sustentar que o referido excerto «demonstra que foram transmitidas informações [a] respeito [das comissões sobre as sobretaxas] […] pela Lufthansa [às recorrentes] e que o empregado [destas] respondeu», sem precisar quais eram as informações nem *a fortiori* sustentar que eram relativas a uma eventual resposta concertada aos transitários.

711 Nestas condições, mesmo admitindo que esses três elementos a que a Comissão se referiu no decurso da instância pudessem ser tomados em consideração, não se pode considerar que, apreciados individual ou conjuntamente, eram suscetíveis de dar às recorrentes o conhecimento necessário dos comportamentos ilícitos projetados ou adotados pelas outras transportadoras arguidas no que respeita à recusa de pagamento de comissões.

712 Na falta de outras provas sérias, precisas e concordantes suscetíveis de demonstrar esse conhecimento, há que concluir que a Comissão cometeu um erro ao considerar as recorrentes responsáveis pela componente da infração única e continuada relativa à recusa de pagamento de comissões. A presente alegação deve, portanto, ser julgada procedente e o artigo 1.º da decisão recorrida anulado na medida que declara as recorrentes responsáveis por esta componente da infração única e continuada. A presente parte deve ser julgada improcedente quanto ao restante.

j) Quanto à décima parte, relativa a erros na apreciação global do conjunto de indícios invocado pela Comissão

713 As recorrentes alegam que, na decisão recorrida, a Comissão enumerou uma série de comportamentos isolados, díspares e locais sem examinar a existência de ligações objetivas entre eles, pelo que cometeu um erro ao deduzir do conjunto de indícios invocado que participaram nas componentes da infração única e continuada relativas à STC e à STS.

714 No que respeita aos contactos controvertidos ocorridos entre dezembro de 1999 e dezembro de 2001, os elementos dados por provados pela Comissão correspondem, alguns, a comportamentos não relacionados com o transporte dentro do EEE. Os outros não bastam para demonstrar a participação das recorrentes na infração única e continuada, ou porque não provam a existência de contactos com outras transportadoras, ou porque dizem respeito a factos cobertos por uma aliança, ou porque não são abrangidos pelo âmbito material, geográfico ou temporal da infração única e continuada. Por outro lado, a maior parte dos elementos de prova invocados no que respeita aos contactos controvertidos mantidos entre maio de 2004 e fevereiro de 2006 são

inoperantes ou relacionados com comportamentos legítimos no âmbito de alianças ou com comportamentos exigidos por regulamentações locais. Trata-se, de qualquer modo, de uma série de incidentes isolados e locais.

715 No que respeita aos comportamentos relacionados com a STS, a maior parte é anterior a maio de 2004. Não estão ligados ao transporte dentro do EEE, são referentes a factos cobertos por uma aliança ou uma regulamentação local ou não provam a existência de contactos entre as recorrentes e outras transportadoras. O único facto posterior a maio de 2004 está relacionado com um comportamento legítimo no âmbito de uma aliança.

716 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

717 Com a presente parte, as recorrentes alegam, em substância, que resulta da primeira à nona partes do presente fundamento que o conjunto de indícios invocado pela Comissão nos considerandos 791 e 792 da decisão recorrida, apreciado globalmente, não permite demonstrar que participaram nas componentes da infração única e continuada relativas à STC e à STS.

718 No caso em apreço, em primeiro lugar, no que respeita aos comportamentos relacionados com a STC, resulta do exame da primeira à nona partes do presente fundamento que, dos cerca de 40 contactos controvertidos nos quais a Comissão se baseou, apenas seis devem ser excluídos do conjunto de indícios invocado no considerando 791 da decisão recorrida. São os contactos referidos nos considerandos 196, 223, 406, 415, 443 e 517 da decisão recorrida.

719 A este respeito, primeiro, há que observar que os contactos referidos nos considerandos 223 e 517 da decisão recorrida fazem parte dos 13 contactos controvertidos em que a Comissão se baseou para concluir que a aplicação da STC tinha sido discutida entre os membros da aliança WOW, entre os quais figuram as recorrentes. Ora, como decorre do exame da segunda à quarta partes do presente fundamento, os 11 contactos restantes bastam para fundamentar esta conclusão.

720 Segundo, há que observar que o contacto referido no considerando 443 da decisão recorrida faz parte dos três contactos controvertidos nos quais a Comissão se baseou para concluir que as recorrentes tinham trocado mensagens de correio eletrónico com os membros da ACCS, revelando a ação que estes previam empreender e os seus futuros anúncios. Ora, como decorre do exame da quarta alegação da sexta parte do presente fundamento, os dois contactos restantes bastam para fundamentar esta conclusão.

721 Terceiro, importa salientar que os contactos referidos nos considerandos 196, 406 e 415 da decisão recorrida fazem parte dos oito contactos controvertidos invocados no considerando 791 da decisão recorrida em apoio da conclusão de que «existem, além disso, outras provas relativas a contactos com concorrentes». Como resulta da utilização da locução «além disso», trata-se de uma conclusão por acréscimo. Por conseguinte, mesmo admitindo que a exclusão dos contactos referidos nos considerandos 196, 406 e 415 da decisão recorrida fosse suscetível de ferir de erro esta conclusão, não teria incidência na aptidão do conjunto de indícios invocado no considerando 791 da decisão recorrida para demonstrar, sendo caso disso, a participação das recorrentes na componente da infração única e continuada relativa à STC.

722 Seja como for, há que observar que, como resulta do exame da sexta à oitava partes do presente fundamento, os cinco outros contactos invocados em apoio da conclusão de que «existem, além disso, outras provas relativas a contactos com concorrentes» bastavam para a fundamentar.

723 Quarto, os contactos referidos nos considerandos 196, 223, 406, 415, 443 e 517 da decisão recorrida ocorreram em períodos para aos quais a Comissão dispõe de outros elementos de prova que apoiam a conclusão da participação das recorrentes na componente da infração única e continuada relativa à STC, como decorre, em especial, dos considerandos 204, 237, 401, 411, 425, 434, 531 e 546 da decisão recorrida.

724 Resulta do exposto que a argumentação das recorrentes em apoio da presente parte não permite pôr em causa o conjunto de indícios invocado pela Comissão no considerando 791 da decisão recorrida para demonstrar a participação das recorrentes na componente da infração única e continuada relativa à STC.

725 Em segundo lugar, no que respeita aos comportamentos relacionados com a STS, há que observar que a argumentação das recorrentes em apoio da presente parte do terceiro fundamento reproduz, em substância, a argumentação subjacente às suas nove primeiras partes na medida em que têm por objeto a componente da infração única e continuada relativa à STS. Ora, esta argumentação foi rejeitada.

726 Por outro lado, no que respeita às mensagens de correio eletrónico referidas nos considerandos 618 e 620 da decisão recorrida, já acima se observou, nos n.os 338 a 344, que não constituíam provas diretas do envolvimento das recorrentes na componente da infração única e continuada relativa à STS, mas apenas indícios que deviam ser apreciados com todos os outros elementos apresentados pela Comissão no considerando 792 da decisão recorrida. As mensagens de correio eletrónico referidas nos considerandos 618 e 620 da decisão recorrida fazem parte dos nove contactos controvertidos invocados no considerando 792 da decisão recorrida em apoio da conclusão de que as recorrentes coordenaram o nível da STS com os membros da aliança WOW. Acresce ainda o contacto referido no considerando 673 da referida decisão. Ora, como decorre do exame da quarta, sexta e oitava partes do presente fundamento, estes contactos bastavam para fundamentar a conclusão de uma coordenação do nível da STS entre membros da aliança WOW

727 A argumentação das recorrentes não permite, portanto, pôr em causa o conjunto de indícios invocado pela Comissão no considerando 792 da decisão recorrida para demonstrar a participação das recorrentes na componente da infração única e continuada relativa à STS.

728 Portanto, há que julgar improcedente a presente parte e, consequentemente, há que concluir que, sem prejuízo dos erros acima constatados no n.º 562 quanto à participação na coordenação da STC na Tailândia entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006 e no n.º 712, quanto à participação na componente da infração única e continuada relativa à recusa de pagamento de comissões, as recorrentes não demonstraram, no âmbito do presente fundamento, que a Comissão cometeu um erro na determinação da extensão da sua participação na infração única e continuada.

4. Quanto ao quarto fundamento, relativo à violação do artigo 266.º TFUE, do direito de propriedade protegido pelo artigo 17.º da Carta e do dever de fundamentação

729 O quarto fundamento, com o qual as recorrentes alegam que a decisão recorrida padece de incoerências internas, articula-se em três partes relativas, a primeira, à violação do artigo 266.º TFUE, a segunda, à violação do direito de propriedade protegido pelo artigo 17.º da Carta e, a terceira, à violação do dever de fundamentação.

a) Quanto à primeira parte, relativa à violação do artigo 266.º TFUE

730 As recorrentes acusam a Comissão de ter violado o artigo 266.º TFUE ao não tomar as medidas necessárias à execução do Acórdão de 16 de dezembro de 2015, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-56/11, não publicado, EU:T:2015:990). Assim, a decisão recorrida padece das mesmas incoerências declaradas pelo Tribunal Geral no referido acórdão entre, por um lado, a tese da existência de uma infração única e continuada e, por outro, conclusões contraditórias sobre a responsabilidade das diversas transportadoras que participaram no comportamento ilícito. As recorrentes referem a este respeito as conclusões divergentes a que a Comissão chegou sobre uma troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999, da qual inferiu o início da participação das recorrentes na infração única e continuada, enquanto o excluía para as duas outras transportadoras envolvidas na troca das referidas mensagens de correio eletrónico.

731 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

732 Nos termos do artigo 266.º TFUE, a instituição de que emane o ato anulado deve tomar as medidas necessárias à execução do acórdão de anulação. Esta obrigação deve ser entendida dentro dos limites do necessário para assegurar a execução do acórdão de anulação (Acórdão de 29 de novembro de 2007, Itália/Comissão, C-417/06 P, não publicado, EU:C:2007:733, n.º 52).

733 Segundo jurisprudência constante, para dar cumprimento a um acórdão de anulação e executá-lo plenamente, a instituição em causa é obrigada a respeitar não apenas a sua parte decisória mas ainda os fundamentos que a ela conduziram e que constituem a sua base de sustentação necessária, na medida em que são indispensáveis para determinar o sentido exato do que foi deliberado na parte decisória (Acórdãos de 26 de abril de 1988, Asteris e o./Comissão, 97/86, 99/86, 193/86 e 215/86, EU:C:1988:199, n.º 27, e de 6 de março de 2003, Interporc/Comissão, C-41/00 P, EU:C:2003:125, n.º 29).

734 O artigo 266.º TFUE impõe à instituição em causa que evite que qualquer ato destinado a substituir o ato anulado enferme de irregularidades iguais às identificadas no acórdão de anulação (v., neste sentido, Acórdão de 29 de abril de 2004, IPK-München e Comissão, C-199/01 P e C-200/01 P, EU:C:2004:249, n.º 83).

735 No Acórdão de 16 de dezembro de 2015, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-56/11, não publicado, EU:T:2015:990), o Tribunal Geral declarou que a Decisão de 9 de novembro de 2010 padecia de contradições entre a sua fundamentação e o seu dispositivo, descrevendo a primeira uma só infração única e continuada, relativa a todas as ligações abrangidas pelo cartel, na qual os 21 destinatários da Decisão de 9 de novembro de 2010 participaram, ao passo que o segundo refere seja quatro infrações únicas e continuadas distintas seja uma só infração única e continuada em que a responsabilidade apenas é imputada às transportadoras que, nas rotas referidas nos artigos 1.º a 4.º da mesma decisão, participaram diretamente nos comportamentos ilícitos visados em cada um dos mencionados artigos ou tinham conhecimento de um conluio relativo a essas rotas, cujo risco aceitaram (v. n.º 17, *supra*).

736 Além disso, o Tribunal Geral considerou que a fundamentação da Decisão de 9 de novembro de 2010 continha grandes contradições internas, na medida em que nela figuravam apreciações dificilmente conciliáveis com a existência de um cartel único que abrangesse todas as rotas visadas pelo dispositivo, tal como descrito nessa mesma fundamentação (Acórdão de 16 de dezembro de 2015, SAS Cargo Group e o./Comissão, T-56/11, não publicado, EU:T:2015:990, n.º 75). Entre essas apreciações contava-se a que consistia em fixar a data de

início da participação na infração de determinadas transportadoras em 1 de maio de 2004, pelo facto de estas últimas não poderem ser consideradas responsáveis pela infração no respeitante às rotas intra-EEE e de o Regulamento n.º 1/2003 só se ter tornado aplicável às rotas que serviam a partir dessa data (Acórdão de 16 de dezembro de 2015, SAS Cargo Group e o./Comissão, T-56/11, não publicado, EU:T:2015:990, n.º 76).

737 No caso em apreço, as recorrentes não invocam nenhum argumento que permita demonstrar que as contradições acima referidas foram reproduzidas na decisão recorrida. Limitam-se a referir que o início da sua participação na infração única e continuada foi determinado com base nas trocas de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999, contrariamente a outras transportadoras apesar de envolvidas nessas trocas. Não indicam de que modo esta circunstância comprova a manutenção, na decisão recorrida, das contradições identificadas no Acórdão de 16 de dezembro de 2015, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-56/11, não publicado, EU:T:2015:990), e é, em especial, contraditória com a declaração de uma infração única e continuada, relativa a todas as rotas abrangidas pelo cartel, na qual todas as transportadoras arguidas teriam participado.

738 Por outro lado, contrariamente ao que afirmam as recorrentes, o Tribunal Geral não declarou, no n.º 85 do Acórdão de 16 de dezembro de 2015, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-56/11, não publicado, EU:T:2015:990), que a Comissão tenha fundamentado insuficientemente a Decisão de 9 de novembro de 2010 ao considerar que a troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999 era uma prova da participação das recorrentes, mas não das outras transportadoras partes nessas trocas. No referido número, o Tribunal Geral abordou as consequências das contradições da Decisão de 9 de novembro de 2010 na hipótese de o seu dispositivo ser lido no sentido de que descreve quatro infrações únicas e continuadas distintas. O Tribunal Geral só fez referência, a este respeito, à alegação das recorrentes relativa ao alegado tratamento discriminatório da Comissão em relação a troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999 a fim de exemplificar as consequências dessas contradições. Com efeito, como salienta, em substância, o Tribunal Geral no n.º 85 do Acórdão de 16 de dezembro de 2015, SAS Cargo Group e o./Comissão (T-56/11, não publicado, EU:T:2015:990), as referidas contradições privaram as recorrentes da possibilidade de compreender se tinham sido objeto de um tratamento diferente dos outros destinatários da Decisão de 9 de novembro de 2010 envolvidos nas trocas de mensagens de correio eletrónico em causa pelo facto de estes últimos não servirem certas rotas.

739 As recorrentes não demonstram, portanto, que a decisão recorrida viola o artigo 266.º TFUE. A presente parte deve, consequentemente, ser julgada improcedente.

b) Quanto à segunda parte, relativa a uma violação do direito de propriedade protegido pelo artigo 17.º da Carta

740 As recorrentes alegam que a Comissão agiu de forma arbitrária e seletiva no que lhes diz respeito, em violação do direito de propriedade consagrado no artigo 17.º da Carta, que deve, por força do artigo 52.º, n.º 3, da Carta, ter o mesmo sentido e o mesmo alcance que o artigo 1.º do Protocolo Adicional n.º 1 da CEDH. A aplicação de uma coima constitui uma lesão não justificada do direito de propriedade das recorrentes, devido ao seu caráter arbitrário e incoerente, na medida em que a Comissão não considerou alguns autores da infração responsáveis, ou fê-lo por um período menor.

741 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

742 Conforme acima salientado no n.º 424, o facto de uma empresa que estava numa situação semelhante à do recorrente não ter sido objeto de nenhuma declaração de infração pela Comissão não pode em caso algum constituir um motivo para afastar a declaração de uma infração desse recorrente, desde que tenha sido devidamente comprovada, e mesmo que o juiz da União não tenha sido chamado a conhecer da situação dessa outra empresa. O mesmo se aplica quando a empresa em causa se baseia no facto de a empresa que está alegadamente numa situação semelhante não ter sido punida por uma parte da sua participação na infração [v., neste sentido, Acórdão de 9 de março de 2017, Samsung SDI e Samsung SDI (Malaysia)/Comissão, C-615/15 P, não publicado, EU:C:2017:190, n.º 38].

743 Ora, no âmbito da presente parte, referindo-se de novo às apreciações da Comissão relativas à troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999, as recorrentes acusam precisamente a Comissão de ter agido de forma arbitrária ao não responsabilizar determinados autores da infração única e continuada, ou ao tê-lo feito por um período menor. A presente parte deve, portanto, ser julgada improcedente.

744 De qualquer modo, no que respeita ao facto de a Comissão não ter declarado a responsabilidade de determinados autores da infração única e continuada, importa recordar que, como acima decorre do n.º 463, a possibilidade de determinar a participação de uma empresa numa infração depende do conjunto de elementos de prova que lhe diz respeito, como sublinha, com razão, a Comissão. Portanto, resulta do n.º 464, *supra*, que foi legitimamente que a Comissão indicou que «não atribu[ía] necessariamente o mesmo valor a cada considerando […] nem a cada elemento de prova individual nele contido» e que «[o]s considerandos a que [era] feita referência faz[iam] antes parte do conjunto global de provas sobre o qual se base[ava] e dev[iam] ser apreciados neste contexto». Daqui deduz-se que o facto de uma empresa não arguida ou arguida numa menor dimensão seja mencionada em determinados documentos opostos a empresas condenadas pela Comissão não basta para considerar que a primeira esteja numa situação semelhante à das segundas, no que respeita à sua responsabilidade pela infração declarada.

745 Daqui resulta que a Comissão podia, sem ferir de arbitrariedade a decisão recorrida, considerar que uma apreciação global dos contactos controvertidos imputados às recorrentes bastava para as inculpar, ao mesmo tempo que considerou que faltava um conjunto de indícios suficientemente convincente para inculpar as transportadoras não arguidas que tinham participado em alguns desses contactos.

746 Do mesmo modo, no que respeita às diferenças entre as datas em que a Comissão fixou o início da participação na infração pelas recorrentes e pelas duas outras transportadoras arguidas envolvidas na troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999, há que recordar que a determinação da data em que uma empresa começou a participar na infração pode depender de um conjunto de elementos de prova estabelecidos concomitantemente, antes ou depois da data em causa (v., neste sentido, Acórdão de 16 de junho de 2015, FSL e o./Comissão, T-655/11, EU:T:2015:383, n.º 178).

747 A Comissão podia, portanto, também aqui sem ferir de arbitrariedade a decisão recorrida, considerar que um conjunto de elementos de prova estabelecidos concomitantemente bastava para inculpar a SAS Consortium a contar de 13 de dezembro de 1999, ao mesmo tempo que considerava que esse conjunto faltava para inculpar a contar da mesma data as duas outras transportadoras arguidas que tinham igualmente participado na troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999.

748 Por conseguinte, não se pode criticar a Comissão por ter apurado datas de início de participação na infração única e continuada distintas para as recorrentes, por um lado, e as duas outras transportadoras arguidas, por outro, embora todas as transportadoras estejam envolvidas na troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999.

749 Além disso, como salienta com razão a Comissão sem impugnação neste ponto, as datas de início de participação na infração única e continuada correspondem, para cada uma das três transportadoras arguidas, às datas das primeiras mensagens de correio eletrónico que enviaram (v. considerandos 135 e 161 da decisão recorrida), estando as recorrentes, no que lhes diz respeito, na origem da mensagem de correio eletrónico de 13 de dezembro de 1999. Existe, assim, uma justificação objetiva para as diferentes datas de início de participação na infração única e continuada que foram tidas em consideração no caso presente pela Comissão. A existência de qualquer comportamento arbitrário da Comissão a este respeito deve, por conseguinte, ser excluída.

750 Daqui decorre que a alegação de violação do direito de propriedade, que assentava inteiramente no caráter alegadamente arbitrário e incoerente das acusações no presente processo, deve ser julgada improcedente.

751 Tendo em conta o exposto, a presente parte deve ser julgada improcedente.

c) Quanto à terceira parte, relativa à violação do dever de fundamentação

752 As recorrentes alegam, em substância, que a Comissão não fundamenta suficientemente a sua decisão, por um lado, ao não declarar a responsabilidade de determinadas transportadoras envolvidas na infração única e continuada e, por outro, ao fixar uma data de início de participação na infração única e continuada diferente para as outras transportadoras arguidas que estiveram envolvidas nas trocas de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999.

753 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

754 A este propósito, por um lado, no que respeita à Decisão da Comissão de não declarar a responsabilidade de determinadas transportadoras envolvidas na infração, há que recordar que a Comissão não tem nenhuma obrigação de expor na decisão recorrida as razões pelas quais outras transportadoras não foram consideradas responsáveis pela infração única e continuada. Com efeito, o dever de fundamentação de um ato não pode englobar um dever de a instituição autora desse ato fundamentar o facto de não ter adotado outros atos similares destinados a terceiros (Acórdão de 8 de julho de 2004, JFE Engineering/Comissão, T-67/00, T-68/00, T-71/00 e T-78/00, EU:T:2004:221, n.º 414).

755 Ora, no caso presente, as recorrentes invocam, precisamente, a falta de explicação pela Comissão da razão de empresas em situação semelhante à sua não terem sido consideradas responsáveis pela infração única e continuada.

756 Daqui resulta que o presente argumento não pode ser acolhido.

757 Por outro lado, no que respeita à violação do dever de fundamentação devido ao tratamento alegadamente incoerente da troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999, há que salientar que, no considerando 1169 da decisão recorrida, a Comissão fixou a data de

início da participação das recorrentes na infração em 13 de dezembro de 1999. No mesmo considerando, a Comissão fixou a data de início da participação das duas outras transportadoras arguidas envolvidas na troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999, respetivamente, em 21 de setembro de 2000 e 14 de dezembro de 1999.

758 Como já foi acima indicado no n.º 749, decorre da decisão recorrida que estas datas correspondem, para cada uma das três transportadoras arguidas envolvidas na troca de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999, às datas das primeiras mensagens de correio eletrónico condenatórias que enviaram. No considerando 1148 da decisão recorrida, a comissão identificou essas mensagens de correio eletrónico. No que diz respeito às recorrentes, são as mensagens de correio eletrónico referidas nos considerandos 135 e 790 a 792 da decisão recorrida. No que respeita às duas outras transportadoras arguidas envolvidas nas trocas de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999, são as mensagens de correio eletrónico referidas, respetivamente, nos considerandos 161 e 717 a 720 da decisão recorrida e nos considerandos 135 e 773 a 777 da mesma decisão.

759 Por conseguinte, há que julgar improcedente a alegação de que a Comissão fundamentou de forma insuficiente a sua escolha de considerar uma data de início de participação na infração diferente para as três transportadoras arguidas que estiveram envolvidas nas trocas de mensagens de correio eletrónico de 13 e 14 de dezembro de 1999.

760 Resulta do exposto que a presente parte e, portanto, o quarto fundamento no seu todo devem ser julgados improcedentes.

5. Quanto ao quinto fundamento, relativo a erros na determinação do montante da coima aplicada às recorrentes

761 As recorrentes invocam o quinto fundamento a título subsidiário, na hipótese de o Tribunal Geral concluir que a Comissão tinha o direito de lhes aplicar uma coima. As recorrentes articulam, em substância, este fundamento em cinco partes, relativas, a primeira, a erros na determinação do valor das vendas, a segunda, a erros na determinação da gravidade da infração única e continuada, a terceira, a erros na determinação da duração da infração única e continuada, a quarta, a erros na aplicação do ponto 28 das Orientações de 2006 no que respeita à reincidência e, a quinta, a erros na apreciação das circunstâncias atenuantes.

a) Quanto à primeira parte, relativa a erros na determinação do valor das vendas

762 As recorrentes alegam que a Comissão violou o ponto 13 das Orientações de 2006 ao incluir, no valor das vendas, algumas das suas vendas que não tinham relação — direta ou indireta — com a infração única e continuada. Primeiro, trata-se das vendas realizadas nas rotas EEE, exceto União-Suíça, segundo, das vendas realizadas «fora do EEE», terceiro, vendas realizadas nas rotas sem relação com o «punhado de rotas» nas quais as recorrentes participaram em incidentes locais e isolados e, quarto, dos montantes relacionados com componentes do preço dos serviços de frete diferentes da STC e da STS.

763 O ponto 13 das Orientações de 2006 tem a seguinte redação:

«Para determinar o montante de base da coima a aplicar, a Comissão utilizará o valor das vendas de bens ou serviços, realizadas pela empresa, relacionadas direta ou indiretamente com a infração, na área geográfica em causa no território do [EEE]. A Comissão utilizará em princípio as vendas realizadas pela empresa durante o último ano completo da sua participação na infração».

764 Conforme resulta da jurisprudência, este ponto tem por objetivo fixar como ponto de partida para o cálculo da coima aplicada a uma empresa um montante que reflita a importância económica da infração e o peso relativo desta empresa na mesma (Acórdãos de 12 de novembro de 2014, Guardian Industries e Guardian Europe/Comissão, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, n.º 57, e de 28 de junho de 2016, Portugal Telecom/Comissão, T-208/13, EU:T:2016:368, n.º 237).

765 Assim, embora seja certo que o conceito de valor das vendas na aceção do referido ponto não pode ser alargado de modo que englobe as vendas realizadas pela empresa em questão que não são abrangidas pelo âmbito de aplicação do cartel em causa, o objetivo prosseguido por esta disposição seria, no entanto, violado, se este conceito devesse ser entendido no sentido de que apenas visa o volume de negócios realizado com as vendas que foram comprovadamente afetadas por este cartel [Acórdãos de 11 de julho de 2013, Team Relocations e o./Comissão, C-444/11 P, não publicado, EU:C:2013:464, n.º 76, e de 1 de fevereiro de 2018, Panalpina World Transport (Holding) e o./Comissão, C-271/16 P, não publicado, EU:C:2018:59, n.º 30].

766 Essa limitação teria, além disso, o efeito de minimizar artificialmente a importância económica da infração cometida por uma determinada empresa, uma vez que o simples facto de ter sido encontrado um número reduzido de provas diretas das vendas realmente afetadas pelo cartel conduziria à aplicação, a final, de uma coima sem relação real com o âmbito de aplicação do cartel em causa. Essa recompensa do sigilo prejudicaria igualmente o objetivo de repressão e de punição eficaz das infrações ao artigo 101.º TFUE e, portanto, não pode ser admitida (Acórdão de 11 de julho de 2013, Team Relocations e o./Comissão, C-444/11 P, não publicado, EU:C:2013:464, n.º 77).

767 É à luz destas considerações que se devem analisar os quatro erros que as recorrentes sustentam que viciam a determinação do valor das vendas na decisão recorrida.

1) Quanto à inclusão no valor das vendas do volume de negócios proveniente da venda de serviços de frete nas rotas EEE, exceto União-Suíça

768 As recorrentes acusam a Comissão de ter incluído no valor das vendas as vendas de serviços de frete nas rotas EEE, exceto União-Suíça, relativamente às quais a Comissão não tinha competência para declarar e punir uma infração às regras de concorrência.

769 A Comissão responde que a argumentação das recorrentes se baseia numa interpretação errada da decisão recorrida, segundo a qual foi declarada uma infração ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas EEE, exceto União-Suíça. A Comissão alega ainda que a argumentação das recorrentes é puramente abstrata, uma vez que não precisam se servem estas rotas nem indicam, sendo o caso, a parte do volume de negócios que delas retiram.

770 Na réplica, a Comissão acrescenta que as vendas das recorrentes nas rotas EEE, exceto União-Suíça, eram de um nível tão baixo que a sua exclusão do valor das vendas não teria nenhuma incidência no montante da coima.

771 Resulta dos n.os 763 a 766, *supra*, que o valor das vendas não pode englobar vendas que não façam parte, direta ou indiretamente, do perímetro da infração em causa.

772 A este respeito, já acima se observou no n.º 251, que a Comissão não considerou as recorrentes responsáveis por uma infração ao artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas EEE, exceto União-Suíça, no artigo 1.º, n.º 3, da decisão recorrida. Estas rotas não faziam parte do perímetro da infração única e continuada. Não eram relacionadas com a infração única e continuada, na aceção do ponto 13 das Orientações de 2006, e não podiam, consequentemente, ser incluídas no valor das vendas.

773 Ora, em resposta às questões escritas e orais do Tribunal Geral, a Comissão admitiu que tinha incluído no valor das vendas um montante de 262 084 euros a título de vendas de serviços de frete que as recorrentes tinham realizado em 2005 nas rotas EEE, exceto União-Suíça.

774 Daqui resulta que, como a Comissão reconheceu na audiência, a determinação do valor das vendas na decisão recorrida enferma de erro na medida em que inclui estas vendas.

2) Quanto à inclusão no valor das vendas do volume de negócios proveniente das vendas «realizadas fora do EEE» e à redução geral de 50 %

775 As recorrentes criticam a Comissão por ter incluído no valor das vendas o volume de negócios proveniente das vendas realizadas fora do EEE e que, portanto, não foram realizadas, relacionadas direta ou indiretamente com a infração, na área geográfica em causa no território do EEE, na aceção do ponto 13 das Orientações de 2006. Não bastava conceder às transportadoras arguidas a redução geral de 50 % para refletir o facto de os serviços de entrada ou de saída terem sido parcialmente fornecidos fora do EEE e de uma parte dos danos causados pelo cartel relacionada com essas rotas se ter materializado fora do EEE.

776 A abordagem da Comissão carece de precisão, é imbuída de arbitrariedade e padece de falta de fundamentação. A Comissão não identificou, assim, com clareza a parte dos serviços de entrada e de saída ou dos alegados danos que se realizou fora do EEE. A decisão recorrida não contém nenhuma análise do lugar de materialização desse prejuízo nem do lugar de fornecimento dos serviços em causa. Em especial, a Comissão não podia considerar que o volume de negócios proveniente das vendas de serviços de entrada era equivalente ao proveniente de vendas de serviços de saída, dado que sabia que as receitas que as recorrentes geravam nas rotas de entrada eram muito superiores às que geravam nas rotas de saída.

777 A decisão recorrida também não contém nenhuma análise que vise determinar se a abordagem seguida, que se afasta do ponto 13 das Orientações de 2006, pode conduzir à igualdade de tratamento de todas as transportadoras.

778 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

779 A título preliminar, importa observar que as recorrentes não identificam com precisão as vendas que, segundo elas, foram «realizadas fora do EEE». No entanto, há que notar que, no âmbito do segundo fundamento, as recorrentes sustentaram que as vendas de serviços de frete eram «tratadas localmente» e que os «contactos entre os transitários e as transportadoras [eram] realizados no ponto de origem» das rotas, só sendo possível para as transportadoras satisfazer as exigências dos transitários se pudessem transportar produtos a partir desse local.

780 Ora, há que referir que o ponto de origem dos serviços de frete de saída se situa, por definição, no território do EEE. Pelo contrário, o ponto de origem dos serviços de frete de entrada encontra-se, por definição, fora do território do EEE. Por conseguinte, deve-se entender a referência das recorrentes às vendas «realizadas fora do EEE» no sentido de que visam as vendas de serviços de frete de entrada.

781 Esclarecido este aspeto, importa recordar que o ponto 13 das Orientações de 2006 subordina a inclusão no valor das vendas do volume de negócios proveniente dos bens ou dos serviços da empresa à condição de as vendas em questão terem sido «realizadas […], relacionadas direta ou indiretamente com a infração, na área geográfica em causa no território do EEE».

782 O ponto 13 das Orientações de 2006 não se refere, portanto, a «vendas negociadas» nem a «vendas faturadas» no EEE, mas apenas a «vendas realizadas» no EEE. Daí resulta que esse ponto, tal como não impõe que se tenham em conta as vendas negociadas ou faturadas no EEE, não se opõe a que a Comissão tenha em conta as vendas realizadas a clientes estabelecidos fora do EEE. Se assim não fosse, bastaria a uma empresa participante numa infração negociar as suas vendas com as filiais dos seus clientes fora do EEE ou faturá-las a elas para essas vendas não serem tidas em conta no cálculo do montante de uma eventual coima, que seria, portanto, muito menos significativa [v., neste sentido, Acórdão de 9 de março de 2017, Samsung SDI e Samsung SDI (Malaysia)/Comissão, C-615/15 P, não publicado, EU:C:2017:190, n.º 55].

783 Quanto à interpretação do conceito de «vendas realizadas […] no território do EEE» que a recorrente pretende extrair da decisão da Comissão no processo COMP/39.406 — Mangueiras marinhas, basta lembrar que a prática decisória anterior da Comissão não serve, em si mesma, de quadro jurídico das coimas em matéria de concorrência, dado que este está exclusivamente definido no Regulamento n.º 1/2003 e nas Orientações de 2006 (v. Acórdão de 9 de setembro de 2011, Alliance One International/Comissão, T-25/06, EU:T:2011:442, n.º 242 e jurisprudência referida), e que, de qualquer forma, não está demonstrado que as circunstâncias desse processo, tais como os mercados, os produtos, os países, as empresas e os períodos em causa, fossem comparáveis às do caso presente (v., neste sentido, Acórdão de 29 de junho de 2012, E.ON Ruhrgas e E.ON/Comissão, T-360/09, EU:T:2012:332, n.º 262 e jurisprudência referida).

784 Esse conceito deve ser interpretado à luz do objetivo do ponto 13 das Orientações de 2006. Esse objetivo é, como acima resulta dos n.ºs 764 a 766, fixar como ponto de partida para o cálculo das coimas um montante que reflita, nomeadamente, a importância económica da infração no mercado em causa, constituindo o volume de negócios realizado com os produtos ou serviços objeto da infração um elemento objetivo que dá uma justa medida da sua nocividade para a concorrência normal (v. Acórdão de 28 de junho de 2016, Portugal Telecom/Comissão, T-208/13, EU:T:2016:368, n.º 236 e jurisprudência referida).

785 Cabe, portanto, à Comissão, para determinar se as vendas foram «realizadas […] no território do [EEE]», na aceção do ponto 13 das Orientações de 2006, optar por um critério que reflita a realidade do mercado, isto é, que seja o mais capaz de delimitar as consequências do cartel na concorrência no EEE.

786 Nos considerandos 1186 e 1197 da decisão recorrida, a Comissão indicou ter tido em conta, no cálculo do valor das vendas, o volume de negócios proveniente da venda de serviços de frete em rotas intra-EEE, em rotas União-países terceiros, em rotas União-Suíça e em rotas EEE, exceto

União-países terceiros. Conforme resulta do considerando 1194 dessa decisão, as vendas associadas às rotas União-países terceiros e EEE, exceto União-países terceiros, incluíam tanto as vendas de serviços de frete nas rotas de saída como nas de entrada.

787 No mesmo considerando, para justificar a inclusão do volume de negócios proveniente da venda desses serviços no valor das vendas, a Comissão remeteu para a necessidade de ter em conta as suas «especificidades». Observou, assim, nomeadamente, que a infração única e continuada era relacionada com esses serviços e que os «acordos anticoncorrenciais [eram] suscetíveis de ter um impacto negativo no mercado interno no respeitante a esses serviços».

788 Ora, como acima resulta dos n.os 156 a 237, e ao contrário do que sustentam as recorrentes, era previsível que a infração única e continuada, inclusive no respeitante às rotas de entrada, tivesse efeitos substanciais e imediatos no mercado interno ou no EEE e suscetíveis de afetar o jogo normal da concorrência no território do EEE. Nos considerandos 1194 e 1241 da decisão recorrida, a Comissão reconheceu, porém, que parte dos «danos» relacionados com o comportamento controvertido nas rotas EEE-países terceiros era suscetível de se materializar fora do EEE. Salientou igualmente que uma parte desses serviços era prestada fora do EEE. Consequentemente, baseou-se no ponto 37 das Orientações de 2006 e, no respeitante às rotas EEE-países terceiros, concedeu às transportadoras arguidas uma redução de 50 % do montante de base da coima.

789 Nestas condições, considerar que a Comissão não podia incluir no valor das vendas 50 % do volume de negócios realizado nessas rotas equivaleria a proibi-la de ter em conta, para efeitos de cálculo do montante da coima, as vendas abrangidas pelo âmbito da infração única e continuada e suscetíveis de prejudicar a concorrência no EEE.

790 Contrariamente ao que sustentam as recorrentes, esta redução não está ferida de ilegalidade. Como decorre do considerando 1241 e da nota de rodapé 1536 da decisão recorrida, a Comissão aplicou a referida redução ao abrigo do ponto 37 das orientações, que a habilita a afastar-se da metodologia geral exposta nas mesmas orientações quando as especificidades de um dado processo ou a necessidade de atingir um nível dissuasivo num caso particular o justifiquem.

791 A este propósito, relativamente a uma decisão que aplica uma coima, a Comissão tem o dever de a fundamentar, designadamente, quanto ao montante da coima aplicada e ao método seguido a esse respeito. Cabe-lhe indicar, na sua decisão, os elementos de apreciação que lhe permitiram medir a gravidade e a duração da infração, sem ser obrigada a fazer aí constar uma exposição mais detalhada ou os elementos quantificados relativos ao modo de cálculo da coima. Deve, no entanto, explicar a ponderação e a avaliação que fez dos elementos tomados em consideração (v. Acórdão de 10 de novembro de 2017, Icap e o./Comissão, T-180/15, EU:T:2017:795, n.º 291 e jurisprudência referida).

792 Quando a Comissão decide, como no caso em apreço, aplicar o ponto 37 da Orientações de 2006 e afastar-se, assim, da metodologia geral exposta nas orientações, mediante as quais se autolimitou no exercício do seu poder de apreciação quanto à fixação do montante das coimas, a exigência de fundamentação impõe-se ainda com mais força. Esta fundamentação deve ainda ser mais precisa na medida em que o referido ponto se limita a uma referência vaga às «especificidades de um dado processo» deixando, portanto, uma ampla margem de apreciação à Comissão para proceder a um ajustamento excecional dos montantes de base das coimas das empresas em causa. Com efeito, nesse caso, o respeito pela Comissão das garantias conferidas pela ordem jurídica da União nos

processos administrativos, incluindo o dever de fundamentação, assume uma importância ainda mais fundamental (Acórdão de 13 de dezembro de 2016, Printeos e o./Comissão, T-95/15, EU:T:2016:722, n.º 48).

793 No presente caso, há que observar que a Comissão respeitou a metodologia geral das Orientações de 2006 em quase todas as fases do cálculo da coima e só se afastou dela ao abrigo do ponto 37 das orientações para aplicar a redução geral de 50 % ao montante de base. As razões pelas quais a Comissão decidiu excluir, assim, a metodologia geral das Orientações de 2006, que tinha seguido nas fases anteriores do cálculo do montante de base da coima, constam dos considerandos 1194 e 1241 da decisão recorrida. Como já foi acima indicado no n.º 788 estes considerandos indicam que uma parte dos serviços em causa era prestada fora do EEE e que uma parte dos «danos» resultantes do comportamento controvertido nas rotas EEE-países terceiros era suscetível de se materializar fora do EEE.

794 Ora, ao precisar que essas circunstâncias justificavam uma redução de 50 % do montante de base para as rotas tanto de entrada como de saída, a Comissão expôs suficientemente as razões subjacentes à redução geral de 50 % e permitiu, assim, às recorrentes compreender o mérito da metodologia usada e ao Tribunal Geral verificá-lo.

795 Relativamente ao mérito da redução geral de 50 %, importa observar que a Comissão não pode ser acusada de arbitrariedade. Com efeito, a Comissão baseou a sua abordagem em dois critérios objetivos (v. n.º 793, *supra*), cuja validade não foi contestada pelas recorrentes, a saber, por um lado, os lugares de prestação física dos serviços de frete nas rotas EEE-países terceiros e, por outro, os lugares de materialização dos danos resultantes da infração única e continuada na medida em que dizia respeito a essas rotas.

796 No que respeita à alegada falta de análise precisa desses lugares, há que considerar que a Comissão podia proceder a um ajustamento excecional do montante de base ao considerar que os dois critérios adotados justificavam uma redução como a que foi concedida.

797 O argumento das recorrentes de que realizaram um maior volume de negócios nas rotas de entrada do que nas rotas de saída é irrelevante a este respeito. Com efeito, por um lado, este argumento, que se refere exclusivamente à situação individual das recorrentes, não é suscetível de demonstrar o caráter errado dos dois critérios adotados nos considerandos 1194 e 1241 da decisão recorrida, que se referem mais genericamente aos serviços de frete de entrada e de saída e aos danos causados pela infração única e continuada relacionados com estes últimos. Por outro lado, esse argumento pressupõe, de qualquer modo, que a redução geral de 50 % se baseie na premissa de que o volume de negócios relevante era repartido de modo igual entre as rotas de entrada e de saída, o que não resulta da decisão recorrida.

798 Na medida em que as recorrentes alegam que a Comissão devia, no entanto, ajustar a percentagem da redução em função da repartição do volume de negócios de cada uma das transportadoras arguidas, importa recordar que, na determinação do montante da coima, não pode resultar da aplicação de métodos de cálculo diferentes uma discriminação entre as empresas que participaram num acordo ou numa prática concertada contrária ao artigo 101.º, n.º 1, TFUE (v., por analogia, Acórdão de 19 de julho de 2012, Alliance One International e Standard Commercial Tobacco/Comissão e Comissão/Alliance One International e o., C-628/10 P e C-14/11 P, EU:C:2012:479, n.º 58 e jurisprudência referida).

799 Aplicar um método de cálculo diferenciado às transportadoras arguidas consoante a repartição do respetivo volume de negócios entre rotas de entrada e rotas de saída equivaleria, de resto, a beneficiar algumas delas com base num critério que não tem pertinência à luz da gravidade e da duração da infração (v., por analogia, Acórdão de 7 de setembro de 2016, Pilkington Group e o./Comissão, C-101/15 P, EU:C:2016:631, n.º 66 e jurisprudência referida).

800 Por outro lado, na medida em que as recorrentes invocam uma desigualdade de tratamento em relação às transportadoras arguidas que realizaram um maior volume de negócios nas rotas de saída do que nas rotas de entrada, há que recordar que o princípio da igualdade de tratamento, que constitui um princípio geral de direito da União, consagrado no artigo 20.º da Carta, exige que situações comparáveis não sejam tratadas de maneira diferente e que situações diferentes não sejam tratadas de maneira igual, a menos que esse tratamento seja objetivamente justificado (v. Acórdão de 12 de novembro de 2014, Guardian Industries e Guardian Europe/Comissão, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, n.º 51 e jurisprudência referida).

801 Cabe às recorrentes que invocam a violação do princípio da igualdade de tratamento identificar com precisão as situações comparáveis que consideram ter sido tratadas de maneira diferente ou as situações diferentes que consideram ter sido tratadas de maneira igual [v., neste sentido, Acórdão de 12 de abril de 2013, Du Pont de Nemours (França) e o./Comissão, T-31/07, não publicado, EU:T:2013:167, n.º 311].

802 Ora, no caso em apreço, as recorrentes não identificam essas situações.

803 Daí resulta que a Comissão podia utilizar 50 % do volume de negócios realizado nas rotas EEE-países terceiros como um elemento objetivo que dava uma justa medida da nocividade da participação das recorrentes no cartel controvertido no jogo normal da concorrência, desde que fosse o resultado de vendas com uma ligação ao EEE (v., neste sentido, Acórdão de 27 de fevereiro de 2014, InnoLux/Comissão, T-91/11, EU:T:2014:92, n.º 47).

804 Ora, essa ligação existe no presente caso no respeitante às rotas de entrada, uma vez que, como resulta dos considerandos 1194 e 1241 da decisão recorrida e como alega a Comissão nos seus articulados, parte dos serviços de frete de entrada são prestados no EEE. Com efeito, conforme acima referido no n.º 198, esses serviços destinam-se precisamente a permitir o transporte de mercadorias de países terceiros para o EEE. Como acertadamente refere a Comissão, uma parte da sua prestação «física» é, por definição, efetuada no EEE, onde ocorre parte do transporte dessas mercadorias e onde aterra o avião de carga.

805 Nestas condições, a Comissão podia considerar que as vendas dos serviços de frete de entrada tinham sido realizadas no território do EEE, na aceção do ponto 13 das Orientações de 2006.

806 Por conseguinte, há que julgar improcedente a presente alegação e concluir que a Comissão não cometeu nenhum erro ao incluir no valor das vendas 50 % do volume de negócios proveniente da venda de serviços de frete de entrada.

3) Quanto à inclusão no valor das vendas do preço total dos serviços de frete e não apenas das sobretaxas

807 As recorrentes sustentam que a Comissão violou o ponto 13 das Orientações de 2006 ao incluir no valor das vendas elementos do preço dos serviços de frete que não demonstrou estarem relacionados com a infração única e continuada. São, designadamente, tarifas e sobretaxas diferentes da STC e da STS.

808 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

809 Há que lembrar que o conceito de valor das vendas, na aceção do ponto 13 das Orientações de 2006, reflete o preço antes de impostos faturado ao cliente pelo bem ou serviço que foi objeto da infração em causa (v., neste sentido, Acórdãos de 6 de maio de 2009, KME Germany e o./Comissão, T-127/04, EU:T:2009:142, n.º 91, e de 18 de junho de 2013, ICF/Comissão, T-406/08, EU:T:2013:322, n.º 176 e jurisprudência referida). Tendo em conta o objetivo prosseguido por esse ponto, reproduzido no ponto 6 das mesmas orientações, que consiste em tomar como ponto de partida para o cálculo do montante da coima aplicada a uma empresa um montante que reflita a importância económica da infração e o peso relativo dessa empresa na mesma (v. n.º 764, *supra*), o conceito de valor das vendas deve, assim, ser entendido no sentido de que se refere às vendas realizadas no mercado a que diz respeito a infração (v. Acórdão de 1 de fevereiro de 2018, Kühne + Nagel International e o./Comissão, C-261/16 P, não publicado, EU:C:2018:56, n.º 65 e jurisprudência referida).

810 A Comissão pode, portanto, utilizar na determinação do valor das vendas o preço total que a empresa faturou aos seus clientes no mercado dos bens ou serviços em causa, sem que seja necessário distinguir ou reduzir os diferentes elementos desse preço em função de terem ou não sido objeto de coordenação (v., neste sentido, Acórdão de 1 de fevereiro de 2018, Kühne + Nagel International e o./Comissão, C-261/16 P, não publicado, EU:C:2018:56, n.ºs 66 e 67).

811 Ora, como, em substância, salienta a Comissão, a STC e a STS não são bens ou serviços distintos que possam ser objeto de uma infração aos artigos 101.º ou 102.º TFUE. Pelo contrário, como resulta dos considerandos 17, 108 e 1187 da decisão recorrida, a STC e a STS são apenas dois elementos do preço dos serviços em causa.

812 Daí resulta que, ao contrário do que alegam as recorrentes, o ponto 13 das Orientações de 2006 não se opunha a que a Comissão tivesse em conta todo o montante das vendas ligadas aos serviços em causa, sem o dividir nos seus elementos constitutivos.

813 Quanto ao resto, há que observar que a abordagem defendida pelas recorrentes se traduz em considerar que os elementos do preço que não foram especificamente objeto de coordenação entre as transportadoras arguidas devem ser excluídos do valor das vendas.

814 A esse respeito, há que lembrar que não existe nenhuma razão válida para excluir do valor das vendas os fatores de produção cujo custo escapa ao controlo das partes na infração alegada (v., neste sentido, Acórdão de 6 de maio de 2009, KME Germany e o./Comissão, T-127/04, EU:T:2009:142, n.º 91). Ao contrário do que sustentam as recorrentes, o mesmo acontece com os elementos dos preços que, como as tarifas, não foram especificamente objeto de coordenação, mas são parte integrante do preço de venda do produto ou serviço em causa (v., neste sentido, Acórdão

de 15 de março de 2000, Cimenteries CBR e o./Comissão, T-25/95, T-26/95, T-30/95 a T-32/95, T-34/95 a T-39/95, T-42/95 a T-46/95, T-48/95, T-50/95 a T-65/95, T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 e T-104/95, EU:T:2000:77, n.º 5030).

815 Outro entendimento teria por consequência impor à Comissão que não tomasse em conta o volume de negócios bruto em certos casos e tomá-lo em consideração noutros, em função de um limiar que seria difícil de aplicar e abriria a porta a litígios sem fim e insolúveis, incluindo a alegações de discriminação (Acórdão de 8 de dezembro de 2011, KME Germany e o./Comissão, C-272/09 P, EU:C:2011:810, n.º 53).

816 Por conseguinte, a Comissão não violou o ponto 13 das Orientações de 2006 ao concluir, no considerando 1190 da decisão recorrida, que se devia ter em conta o montante total das vendas relativas aos serviços em causa, sem que seja necessário dividi-lo nos seus elementos constitutivos.

817 A presente alegação deve, portanto, ser julgada improcedente.

4) Quanto à inclusão no valor das vendas de vendas realizadas nas rotas sem relação com os incidentes locais e isolados em que as recorrentes participaram num «punhado de rotas»

818 As recorrentes acusam a Comissão de ter utilizado o valor das vendas «relacionadas com vastas zonas geográficas», quando os comportamentos imputados eram, na maioria, incidentes locais e isolados que diziam respeito, quando muito, a um «punhado de rotas».

819 Era mais justo excluir as vendas não abrangidas pela infração única e continuada uma vez que, por um lado, o comportamento controvertido só afetou um pequeno número de vendas, dado que as recorrentes tinham como política geral aplicar as mesmas sobretaxas que a Lufthansa ao abrigo da aliança objeto da isenção de 1996, e, por outro, não foi demonstrada a ilegalidade de um determinado número de elementos da infração única e continuada. É o caso, designadamente, das rotas EEE-países terceiros em relação às quais a Comissão não analisou os regimes regulamentares dos países terceiros.

820 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

821 Há que recordar que, como decorre de tudo o que precede, a Comissão tinha razão ao imputar às recorrentes a responsabilidade pela infração única e continuada nas rotas intra-EEE, União-países terceiros, União-Suíça e EEE, exceto União-países terceiros. Daqui resulta que a infração única e continuada abrange todas estas rotas, e não o mero «punhado de rotas» em que as recorrentes afirmam ter estado envolvidas no âmbito de incidentes locais e isolados.

822 A Comissão podia, portanto, sem violar o ponto 13 das Orientações de 2006, incluir no valor das vendas as vendas realizadas em todas as rotas intra-EEE, EEE-países terceiros, União-Suíça e EEE, exceto União-países terceiros.

823 Em face do exposto, há que julgar procedente a alegação relativa à inclusão no valor das vendas do volume de negócios proveniente da venda de serviços de frete nas rotas EEE, exceto União-Suíça, e julgar improcedente a presente parte quanto ao restante.

b) Quanto à segunda parte, relativa a erros na determinação da gravidade da infração única e continuada

824 As recorrentes alegam que a Comissão violou o artigo 23.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1/2003 e os pontos 19 e 20 das Orientações de 2006 ao fixar um coeficiente de gravidade excessivo de 16 %. Com efeito, segundo as recorrentes, a Comissão não teve em conta, na determinação da gravidade da infração única e continuada, todas as circunstâncias relevantes do caso em apreço. Em especial, a Comissão não teve em consideração a responsabilidade individual das recorrentes.

825 A argumentação das recorrentes divide-se, em substância, em cinco alegações.

826 Em primeiro lugar, a Comissão errou ao não ter em conta que a infração única e continuada não abrangia o preço total dos serviços em questão e que a coordenação de dois elementos (menores) do preço total, sem efeito demonstrado neste último, era manifestamente menos grave que a coordenação da totalidade do preço, com efeitos comprovados no mercado.

827 Em segundo lugar, o coeficiente de gravidade de 16 % aplicado pela Comissão representa entre 45 e 320 % do valor das sobretaxas em causa e ultrapassa assim o limite máximo de 30 % previsto no ponto 21 das Orientações de 2006. Com efeito, as sobretaxas em conjunto representaram anualmente entre 5 e 35 % do valor total das vendas em questão entre fevereiro de 2000 e fevereiro de 2006.

828 Em terceiro lugar, no considerando 1199 da decisão recorrida, a Comissão pressupôs, sem nenhuma justificação, que a infração única e continuada funcionou «em detrimento [dos] clientes e, no final, do público em geral».

829 Em quarto lugar, a aplicação de um coeficiente único a todos os destinatários da decisão recorrida é contrária aos princípios da individualização das penas e da proporcionalidade. A redução de 10 % concedida às recorrentes a título de circunstâncias atenuantes no considerando 1259 da decisão recorrida não reflete totalmente a diferença entre a situação das recorrentes e a das outras transportadoras arguidas.

830 Em quinto lugar, os comportamentos das recorrentes ocorreram fora do grupo restrito e limitaram-se, em geral, a uma coordenação conforme aos ASA nos países terceiros e a uma cooperação no âmbito de alianças. Esses comportamentos não eram secretos e, na sua maioria, eram tornados públicos em jornais ou na Internet e eram submetidos às autoridades da concorrência ou aprovados por estas.

831 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

832 Nos termos do artigo 23.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1/2003, na determinação do montante da coima, deve ser tida em conta, nomeadamente, a gravidade da infração.

833 Os pontos 19 a 23 das Orientações de 2006 preveem o seguinte:

«19. O montante de base da coima estará ligado a uma proporção do valor das vendas, determinado em função do grau de gravidade da infração, multiplicado pelo número de anos de infração.

20. A apreciação da gravidade será feita numa base casuística para cada tipo de infração, tendo em conta todas as circunstâncias relevantes do caso.

21. Regra geral, a proporção do valor das vendas tomada em consideração será fixada num nível que pode ir até 30 %.

22. A fim de decidir se a proporção do valor das vendas a tomar em consideração num determinado caso se deverá situar num nível inferior ou superior desta escala, a Comissão terá em conta certos fatores, como a natureza da infração, a quota de mercado agregada de todas as partes em causa, o âmbito geográfico da infração e se a infração foi ou não posta em prática.

23. Os acordos horizontais de fixação de preços, de repartição de mercado e de limitação de produção, que são geralmente secretos, são pela sua natureza considerados as restrições de concorrência mais graves. No âmbito da política da concorrência serão sancionados severamente. Por conseguinte, a proporção das vendas tida em conta para tais infrações situar-se-á geralmente num nível superior da escala.»

834 Segundo a jurisprudência, um acordo horizontal em que as empresas em causa não combinam o preço total, mas sim um dos seus elementos, constitui um acordo horizontal de fixação de preços, na aceção do ponto 23 das Orientações de 2006 e faz parte, portanto, das restrições da concorrência mais graves (v., neste sentido, Acórdão de 29 de fevereiro de 2016, UTi Worldwide e o./Comissão, T-264/12, não publicado, EU:T:2016:112, n.os 277 e 278).

835 Daí resulta que, como lembra a Comissão no considerando 1208 da decisão recorrida, esse acordo merece geralmente um coeficiente de gravidade no topo da escala de 0 a 30 % referida no ponto 21 das Orientações de 2006.

836 Segundo a jurisprudência, um coeficiente de gravidade significativamente inferior ao limite superior dessa escala, é muito favorável a uma empresa que seja parte num tal acordo (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2013, Team Relocations e o./Comissão, C-444/11 P, não publicado, EU:C:2013:464, n.º 125), e pode mesmo ser justificado unicamente com base na natureza da infração (v. Acórdão de 26 de setembro de 2018, Philips e Philips France/Comissão, C-98/17 P, não publicado, EU:C:2018:774, n.º 103 e jurisprudência referida).

837 Ora, no considerando 1199 da decisão recorrida, a Comissão considerou especificamente que os «acordos e/ou práticas concertadas a que se refere a decisão [recorrida] diz[iam] respeito à fixação de vários elementos dos preços».

838 Por conseguinte, teve razão a Comissão ao qualificar, nos considerandos 1199, 1200 e 1208 da decisão recorrida, a conduta controvertida como um acordo ou prática horizontal em matéria de preços, mesmo embora «não tivesse coberto a totalidade do preço dos serviços em questão».

839 A Comissão tinha assim fundamento para concluir, no considerando 1208 da decisão recorrida, que os acordos e práticas controvertidos faziam parte das restrições de concorrência mais graves e mereciam, portanto, um coeficiente de gravidade «num nível superior da escala».

840 O coeficiente de gravidade de 16 % fixado pela Comissão no considerando 1212 da decisão recorrida, que é significativamente inferior ao limite superior da escala referida no ponto 21 das Orientações de 2006, podia, por conseguinte, justificar-se unicamente com base na natureza da infração única e continuada.

841 Note-se, contudo, que, como resulta dos considerandos 1209 a 1212 da decisão recorrida, a Comissão não se baseou apenas na natureza da infração única e continuada para fixar o coeficiente de gravidade em 16 %. Com efeito, nessa decisão, a Comissão baseou-se nas quotas de mercado acumuladas das transportadoras arguidas a nível mundial e nas rotas intra-EEE e EEE-países terceiros (considerando 1209), no âmbito geográfico do cartel controvertido (considerando 1210) e na aplicação dos acordos e práticas em causa (considerando 1211).

842 Contudo, as recorrentes não contestam, no âmbito da presente parte, o mérito desses fatores para efeitos de fixação do coeficiente de gravidade.

843 Nestas condições, as recorrentes não podem alegar que um coeficiente de gravidade de 16 % era ilegal.

844 Nenhum dos argumentos das recorrentes pode pôr em causa esta conclusão.

845 Em primeiro lugar, na medida em que as recorrentes sustentam que a Comissão devia ter tido em conta o caráter alegadamente público das suas condutas, há que observar que a argumentação das recorrentes não tem suporte legal nem factual. Legalmente, importa recordar que o caráter secreto de um cartel constitui uma circunstância suscetível de acentuar a sua gravidade. No entanto, o ponto 23 das Orientações de 2006 não faz depender a qualificação de uma infração de restrição de concorrência das mais graves ao seu caráter secreto. Este ponto limita-se a indicar que os acordos horizontais de fixação de preços, que são pela sua natureza considerados as restrições de concorrência mais graves, «são geralmente secretos». Daqui resulta que o caráter secreto de uma infração não é uma condição indispensável para poder qualificá-la de grave na aceção do ponto 23 da Orientações de 2006 e, consequentemente, sancioná-la (v., neste sentido e por analogia, Acórdão de 14 de dezembro de 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich e o./Comissão, T-259/02 a T-264/02 e T-271/02, EU:T:2006:396, n.º 252).

846 Por conseguinte, mesmo admitindo que assim fosse, o caráter secreto das condutas das recorrentes não é suscetível de pôr em causa a legalidade do coeficiente de gravidade adotado no considerando 1212 da decisão recorrida.

847 Na realidade, há que observar, como fez a Comissão, que as recorrentes não limitaram a sua participação a condutas públicas. Pelo contrário, tiveram condutas secretas e várias delas são até reveladoras de uma vontade ativa de dissimulação. Assim, no considerando 144 da decisão recorrida, a Comissão faz referência a uma troca de mensagens de correio eletrónico internas de janeiro de 2000, na qual um empregado das recorrentes indicou aos seus colegas para «não fazer referência a outras transportadoras [numa resposta a uma carta da associação dos transitários finlandesa], porque pod[ia] criar problemas com as autoridades de supervisão antitrust» (v., igualmente n.º 400, *supra*).

848 Em segundo lugar, na medida em que as recorrentes invocam a inexistência de efeitos demonstrados da infração única e continuada e o facto de a Comissão não ter provado que esta funcionava «em detrimento [dos] clientes e, no final, do público em geral», há que recordar que as Orientações para o cálculo das coimas aplicadas por força do n.º 2 do artigo 15.º, do Regulamento n.º 17 e do n.º 5 do artigo 65.º do Tratado CECA (JO 1998, C 9, p. 3) previam que a avaliação do grau de gravidade da infração devia ter em consideração, designadamente, o seu impacto concreto no mercado quando este fosse quantificável.

849 No entanto, esta exigência deixou de constar das Orientações de 2006, que são aplicáveis ao caso em apreço. Estas orientações não impõem, portanto, à Comissão que tome em consideração o impacto concreto no mercado da infração, para determinar a proporção do valor das vendas fixado a título de gravidade em conformidade com os pontos 19 a 24 dessas orientações (v., neste sentido, Acórdão de 16 de junho de 2015, FSL e o./Comissão, T-655/11, EU:T:2015:383, n.º 539).

850 Também não é imposto pela jurisprudência, pelo menos no que respeita a uma restrição da concorrência «por objetivo».

851 Com efeito, a gravidade de uma infração às regras de concorrência deve ser estabelecida em função de um grande número de elementos. Entre estes figuram, designadamente, as circunstâncias específicas do caso, o seu contexto e o caráter dissuasivo das coimas, e isto sem que tenha sido fixada uma lista vinculativa ou exaustiva de critérios que devam obrigatoriamente ser tomados em consideração (Despacho de 25 de março de 1996, SPO e o./Comissão, C-137/95 P, EU:C:1996:130, n.º 54, e Acórdão de 28 de junho de 2005, Dansk Rørindustri e o./Comissão, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P a C-208/02 P e C-213/02 P, EU:C:2005:408, n.º 241).

852 É certo que os efeitos sobre o mercado podem ser tomados em consideração entre esses elementos, mas só assumem uma importância crucial na presença de acordos, de decisões ou de práticas concertadas que não tenham diretamente por objetivo impedir, restringir ou falsear a concorrência e que, portanto, só sejam suscetíveis de ser abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 101.º TFUE devido aos seus efeitos concretos (Acórdão de 12 de dezembro de 2018, Servier e o./Comissão, T-691/14, recurso pendente, EU:T:2018:922, n.º 1809).

853 Caso contrário, seria imposta à Comissão, na fase do cálculo do montante da coima, uma obrigação que, segundo jurisprudência constante, não tem de cumprir para efeitos de aplicação do artigo 101.º TFUE, quando a infração em causa tem um objetivo anticoncorrencial (v. Acórdão de 3 de setembro de 2009, Prym e Prym Consumer/Comissão, C-534/07 P, EU:C:2009:505, n.º 64 e jurisprudência referida).

854 Ora, no considerando 903 da decisão recorrida, a Comissão qualificou o comportamento controvertido de restrição de concorrência «por objetivo». Contrariamente ao que sustentam as recorrentes, não era, portanto, obrigada a tomar em consideração o impacto concreto da infração única e continuada no mercado.

855 Contudo, quando a Comissão considerar oportuno, para o cálculo do montante da coima, ter em conta o impacto concreto da infração no mercado, não se pode limitar a basear-se numa mera presunção, mas deve apresentar indícios concretos, credíveis e suficientes que permitam apreciar a influência efetiva que a infração teve na concorrência no referido mercado (Acórdão de 3 de setembro de 2009, Prym e Prym Consumer/Comissão, C-534/07 P, EU:C:2009:505, n.º 82).

856 Do mesmo modo, embora a Comissão não seja obrigada, na fixação das coimas, a demonstrar que a infração em causa proporcionou uma vantagem ilícita às empresas em questão, nem a tomar em consideração, sendo o caso, a inexistência de tal vantagem, a apreciação do benefício ilícito gerado pela infração pode ser relevante se a Comissão se basear, precisamente, no mesmo para fixar o coeficiente de gravidade (v., neste sentido, Acórdão de 15 de março de 2000, Cimenteries CBR e o./Comissão, T-25/95, T-26/95, T-30/95 a T-32/95, T-34/95 a T-39/95, T-42/95 a T-46/95, T-48/95, T-50/95 a T-65/95, T-68/95 a T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 e T-104/95, EU:T:2000:77, n.ºs 4881 e 4882).

857 No considerando 1199 da decisão recorrida, a título de fixação do coeficiente de gravidade, a Comissão considerou que os acordos e práticas controvertidos tinham «beneficiado as [transportadoras arguidas], em detrimento [dos] clientes e, no final, do público em geral». Ora, a Comissão não invocou nenhum elemento de prova para sustentar esta constatação.

858 No entanto, importa observar que a constatação em causa não é um fundamento autónomo no qual a Comissão se tenha baseado para apreciar a gravidade da infração única e continuada, mas sim uma consideração entre outras que teve em conta na apreciação da natureza da infração nos considerandos 1199 a 1208 da decisão recorrida. Ora, esta consideração não constitui o fundamento necessário da conclusão de que a infração visava a fixação de elementos do preço dos serviços de frete e era, assim, suscetível de justificar um coeficiente de gravidade situado no limite inferior do «nível superior da escala» previsto no ponto 23 das Orientações de 2006 para as restrições de concorrência mais graves. Deste modo, o presente argumento não é suscetível de pôr em causa a apreciação da natureza da infração em questão que consta da decisão recorrida. Por conseguinte, uma vez que as recorrentes não demonstraram que o coeficiente de gravidade não era justificado à luz dos outros fatores considerados na decisão recorrida (v. n.os 841 e 842, *supra*), há que rejeitar o presente argumento.

859 Em terceiro lugar, no que respeita à alegação de que o coeficiente de gravidade adotado representa entre 45 e 320 % do valor das sobretaxas em causa e excede, assim, o limite máximo de 30 % do valor das vendas previsto no ponto 21 das Orientações de 2006, basta observar que as recorrentes se baseiam na premissa errada de que a Comissão devia considerar apenas o montante das sobretaxas em vez da totalidade do preço dos serviços em causa para efeitos da fixação do valor das vendas (v. n.os 809 a 816, *supra*).

860 Em quarto lugar, no que respeita às alegações de violação dos princípios da individualização das penas e da proporcionalidade e de a Comissão não ter tido em consideração as especificidades da participação das recorrentes na infração única e continuada, importa recordar que entre os elementos que podem ser incluídos na apreciação da gravidade das infrações figuram o comportamento de cada uma das empresas, o papel desempenhado por cada uma delas na criação do cartel, o benefício dele retirado, a sua dimensão, o valor das mercadorias em causa e o risco que as infrações desse tipo representam para os objetivos da União (v. Acórdão de 26 de janeiro de 2017, Roca Sanitario/Comissão, C-636/13 P, EU:C:2017:56, n.º 49 e jurisprudência referida).

861 No entanto, há que lembrar que a consideração de eventuais diferenças entre o comportamento das diversas empresas que participaram numa mesma infração não tem necessariamente que ocorrer no momento da fixação dos coeficientes de gravidade, podendo ocorrer noutra fase do cálculo da coima, tal como no momento do ajustamento do montante de base em função de circunstâncias atenuantes e agravantes, nos termos dos pontos 28 e 29 das Orientações de 2006 (v., neste sentido, Acórdão de 26 de janeiro de 2017, Roca/Comissão, C-638/13 P, EU:C:2017:53, n.º 67 e jurisprudência referida).

862 Ora, no âmbito da determinação do coeficiente de gravidade, no considerando 1208 da decisão recorrida, a Comissão indicou que apreciaria o «facto de certas transportadoras terem desempenhado um papel menor […] como uma eventual circunstância atenuante». É, assim, que entendeu, nos considerandos 1258 e 1259 da referida decisão, que a participação das recorrentes na infração única e continuada tinha caráter limitado e, consequentemente, lhes concedeu uma redução do montante base da coima de 10 % a título de circunstâncias atenuantes.

863 Daqui resulta que a Comissão não errou ao não ter em conta a participação limitada das recorrentes na infração única e continuada também na fase da fixação do coeficiente de gravidade. Quanto à questão de saber se era suficiente a redução do montante da coima de 10 % de que as recorrentes beneficiaram, na apreciação das circunstâncias atenuantes, devido à sua participação limitada na infração única e continuada, a mesma sobrepõe-se à quinta parte do presente fundamento e será examinada no seu âmbito.

864 Por conseguinte, a presente parte deve ser julgada improcedente.

c) Quanto à terceira parte, relativa a erros na determinação da duração da infração única e continuada

865 As recorrentes acusam a Comissão de ter cometido um erro na determinação da duração da infração.

866 A argumentação que as recorrentes invocam em apoio da presente parte confunde-se com a invocada em apoio do terceiro fundamento. Ora, como acima decorre dos n.os 353 a 358, esta argumentação é improcedente.

867 Por conseguinte, a presente parte deve ser julgada improcedente.

d) Quanto à quarta parte, relativa a erros na majoração do montante de base por reincidência

868 As recorrentes alegam que a Comissão cometeu um erro ao aumentar em 50 % o montante de base da coima aplicada à SAS Consortium e à SAS Cargo, para ter em conta o facto de a SAS Consortium ter sido destinatária da Decisão 2001/716/CE da Comissão, de 18 de julho de 2001, relativa a processos nos termos do artigo [101.º TFUE] e do artigo 53.º do Acordo [EEE] (Processo COMP.D.2 37.444 — SAS/Maersk Air e processo COMP.D2 37.386 — Sun-Air contra SAS e Maersk Air) (JO 2001, L 265, p. 15).

869 Segundo as recorrentes, a Decisão 2001/716, por um lado, diz respeito a uma infração que não é idêntica nem semelhante à descrita na decisão recorrida e, por outro, não pode justificar um aumento do montante da coima relativamente aos comportamentos anteriores a 18 de julho de 2001, data da adoção da Decisão 2001/716.

870 Por outro lado, as recorrentes alegam que receberam em 2002 garantias, por parte da autoridade da concorrência dinamarquesa, de que as autoridades da União não estavam em condições de intervir contra as tarifas de transporte de frete aprovadas ou coordenadas por autoridades públicas e aplicáveis às rotas União-países terceiros. As recorrentes sustentam, igualmente, que a Comissão, com a sua prática decisória, incentivava a criação de alianças entre transportadoras que incluíssem uma coordenação dos preços.

871 Como resulta do ponto 28 das Orientações de 2006 e da jurisprudência do Tribunal de Justiça, a circunstância agravante da reincidência é caracterizada pela continuação ou pela repetição por uma empresa de uma infração idêntica ou similar após a Comissão ou uma autoridade nacional da concorrência ter declarado que essa empresa violou o disposto no artigo 101.º ou 102.º TFUE (v. Acórdão de 5 de março de 2015, Comissão e o./Versalis e o., C-93/13 P e C-123/13 P, EU:C:2015:150, n.º 87 e jurisprudência referida).

872 Segundo a jurisprudência, as infrações são semelhantes, ou do mesmo tipo, para efeitos de declaração da reincidência, quando consistem ambas numa violação das mesmas disposições do Tratado FUE (v., neste sentido, Acórdãos de 12 de dezembro de 2007, BASF e UCB/Comissão, T-101/05 e T-111/05, EU:T:2007:380, n.º 64; de 6 de maio de 2009, Outokumpu e Luvata/Comissão, T-122/04, EU:T:2009:141, n.º 56, e de 30 de setembro de 2009, Hoechst/Comissão, T-161/05, EU:T:2009:366, n.º 147).

873 A consideração da reincidência pela Comissão responde ao imperativo de reprimir as infrações repetidas às regras de concorrência por uma mesma empresa (Acórdão de 17 de junho de 2010, Lafarge/Comissão, C-413/08 P, EU:C:2010:346, n.º 61) e visa incentivar as empresas que manifestaram uma propensão para violar as regras da concorrência a alterarem o seu comportamento (Acórdão de 8 de fevereiro de 2007, Groupe Danone/Comissão, C-3/06 P, EU:C:2007:88, n.º 39).

874 A constatação e a apreciação das características específicas de uma reincidência fazem parte do poder de apreciação da Comissão na escolha dos elementos a ter em conta para a determinação do montante das coimas (Acórdão de 8 de fevereiro de 2007, Groupe Danone/Comissão, C-3/06 P, EU:C:2007:88, n.º 38). No exercício deste poder, a Comissão pode, caso a caso, tomar em consideração os indícios que confirmam uma propensão da empresa para violar as regras de concorrência, incluindo, por exemplo, o tempo que mediou entre as infrações em causa (Acórdão de 8 de fevereiro de 2007, Groupe Danone/Comissão, C-3/06 P, EU:C:2007:88, n.º 39). Segundo a jurisprudência, a Comissão respeita os limites desse poder ao considerar verificada a circunstância agravante de reincidência quando a segunda infração, que teve início antes de ser declarada a primeira infração, não é cometida, na sua maior parte, antes desta declaração (v., neste sentido, Acórdão de 8 de julho de 2008, BPB/Comissão, T-53/03, EU:T:2008:254, n.ºs 394 a 396).

875 É à luz das considerações e dos princípios assim recordados que deve ser examinada a presente parte.

876 Em primeiro lugar, no que respeita à alegada falta de semelhança entre a infração única e continuada e o acordo de repartição de mercados punido pela Decisão 2001/716, há que salientar que estas infrações dizem ambas respeito a um acordo horizontal que a Comissão considerou violar o artigo 101.º TFUE. Estas infrações devem, por conseguinte, ser consideradas semelhantes para efeitos de determinação da existência de uma reincidência.

877 Esta conclusão não é posta em causa pela Decisão 2005/503/CE da Comissão, de 29 de setembro de 2004, relativa a um processo de aplicação do artigo [101.º TFUE] (Processo COMP/C.37.750/B2 — Brasseries Kronenbourg — Brasseries Heineken) (JO 2005, L 184, p. 57), invocada pelas recorrentes, na qual a Comissão considerou que um acordo de preços anterior não era do mesmo tipo que o acordo de tréguas em causa na referida decisão. Com efeito, é jurisprudência constante que a prática decisória anterior da Comissão não serve, em si mesma, de quadro jurídico das coimas em matéria de concorrência, dado que este está exclusivamente definido no Regulamento n.º 1/2003 e nas Orientações de 2006 e que, de qualquer modo, não está demonstrado que as circunstâncias do processo que deu origem a essa decisão fossem comparáveis às do caso em apreço.

878 Em segundo lugar, no que respeita ao facto de a Comissão não distinguir nem excluir, na aplicação da majoração de 50 % do montante de base por reincidência, o período da infração única e continuada anterior à adoção da Decisão 2001/716, há que observar, antes de mais, que, de acordo com a jurisprudência acima recordada no n.º 871, a circunstância agravante de

reincidência abrange a hipótese de a segunda infração ter prosseguido após a primeira declaração de infração, o que pressupõe que tenha iniciado antes desta declaração. É o que acontece, no presente caso, com a participação da SAS Consortium e da SAS Cargo na infração única e continuada a contar, respetivamente, de 13 de dezembro de 1999 e de 1 de junho de 2001, ou seja, antes da adoção da Decisão 2001/716, em 18 de julho de 2001.

879 Em seguida, no considerando 1244 da decisão recorrida, a Comissão tinha fundamento, na apreciação das características da reincidência, para ter em consideração o facto de as recorrentes terem, no caso em apreço, prosseguido uma infração semelhante durante quase cinco anos após a adoção da Decisão 2001/716. Por um lado, esta circunstância demonstra que a maior parte da infração única e contínua ocorreu após e não antes da primeira declaração de infração, distinguindo assim os factos do presente caso dos que estão em causa no Acórdão de 11 de março de 1999, Thyssen Stahl/Comissão (T-141/94, EU:T:1999:48), invocado pelas recorrentes. Por outro lado, é demonstrativa da propensão das recorrentes para não retirarem as necessárias consequências de uma declaração de infração às normas da concorrência contra si proferida (v., neste sentido, Acórdão de 8 de julho de 2008, Lafarge/Comissão, T-54/03, não publicado, EU:T:2008:255, n.º 727).

880 Por último, há que referir que o ponto 28 das Orientações de 2006 não estabelece uma distinção, quanto ao método de majoração por reincidência, consoante a reincidência seja constituída por repetição ou por prossecução de uma infração e precisa apenas que «o montante de base será aumentado até 100 % por infração verificada». Ao aplicar um coeficiente de majoração por reincidência ao montante de base considerado no seu todo, a Comissão respeitou, portanto, as regras de conduta indicativas que se impôs e às quais não pode, em princípio, renunciar (v., neste sentido, Acórdão de 11 de julho de 2013, Ziegler/Comissão, C-439/11 P, EU:C:2013:513, n.º 60). Em contrapartida, embora não preveja a possibilidade de ajustar a base de cálculo da majoração por reincidência para ter em conta, sendo o caso, a parte relativa do período da infração que é anterior à primeira declaração de infração, o ponto 28 das Orientações de 2006 não se opõe a que a taxa de majoração reflita, por seu turno, essa tomada em consideração.

881 Tendo em conta as circunstâncias do caso em apreço, conforme recordadas, em especial, no n.º 879, *supra*, o regime da reincidência em caso de prossecução de uma infração semelhante (v. n.ºs 878 e 880, *supra*) e o imperativo de dissuasão subjacente à aplicação da circunstância agravante da reincidência (v. n.º 873, *supra*), importa considerar que a comissão não cometeu nenhum erro ao aplicar uma majoração de 50 % ao montante de base da coima aplicada à SAS Cargo e à SAS Consortium.

882 Esta conclusão não é posta em causa pela invocação, pelas recorrentes, de uma violação do princípio da presunção de inocência, em apoio da qual não apresentam nenhum argumento.

883 Em terceiro lugar, as recorrentes invocam as garantias recebidas da autoridade da concorrência dinamarquesa. Este argumento já foi examinado e rejeitado no âmbito do terceiro fundamento (n.º 682, *supra*).

884 Quanto à prática decisória da Comissão relativa às alianças entre transportadoras que incluem uma coordenação dos preços, importa recordar que os comportamentos imputados às recorrentes não se inseriam exclusivamente no âmbito da prossecução dos objetivos legítimos das diferentes alianças a que pertenciam. Quanto aos comportamentos que se inseriam na prossecução de tais objetivos, salvo o descrito no considerando 517 da decisão recorrida, não foram imputados às recorrentes (v. n.º 332, *supra*).

885 Daqui resulta que a presente parte deve ser julgada improcedente.

e) Quanto à quinta parte, relativa a erros na consideração das circunstâncias atenuantes

886 As recorrentes sustentam, em substância, que a Comissão violou o ponto 29 das Orientações de 2006, ao não ter em conta todos os elementos pertinentes na sua apreciação das circunstâncias atenuantes e ao conceder uma redução do montante da coima insuficiente ao abrigo das circunstâncias atenuantes que teve em conta. As recorrentes recordam que a sua participação na infração era limitada, que a coordenação das sobretaxas era, em muitos casos, imposta pelos regimes regulamentares dos países terceiros, que as alianças entre as transportadoras eram uma prática incentivada pela Comissão e que a decisão da autoridade da concorrência dinamarquesa de 2002 criou a confiança legítima de que o cumprimento pelas recorrentes dos ASA nos países terceiros não estava abrangido pelo âmbito de aplicação das normas da concorrência da União.

887 A Comissão contesta a argumentação das recorrentes.

888 A esse respeito, há que lembrar que o ponto 27 das Orientações de 2006 prevê que, ao determinar o montante da coima, a Comissão pode ter em conta circunstâncias que impliquem um aumento ou uma redução do montante de base, com base numa apreciação global que terá em conta o conjunto das circunstâncias relevantes.

889 O ponto 29 das Orientações de 2006 dispõe que o montante de base da coima pode ser diminuído sempre que a Comissão verifique existirem circunstâncias atenuantes. Este ponto enuncia, a título indicativo não taxativo, cinco tipos de circunstâncias atenuantes que podem ser tidas em conta, incluindo o caráter substancialmente reduzido da participação da empresa em causa na infração e a autorização ou incentivo do comportamento anticoncorrencial em causa por parte das autoridades públicas ou da regulamentação.

890 Por um lado, no considerando 1263 da decisão recorrida, a Comissão observou que não existia um regime regulamentar que obrigasse as transportadoras arguidas a se consultarem mutuamente sobre as suas tarifas. Contudo, nos considerandos 1264 e 1265 da referida decisão, considerou que certos regimes regulamentares podem ter induzido as transportadoras arguidas a adotar um comportamento anticoncorrencial e, por conseguinte, concedeu-lhes a redução geral de 15 %, em conformidade com o ponto 29 das Orientações de 2006.

891 Há que observar que a argumentação dirigida pelas recorrentes contra esta apreciação coincide com a que foi desenvolvida em apoio da sexta parte do terceiro fundamento (v. n.os 505 a 507, *supra*). Com efeito, as recorrentes sustentam que a redução geral de 15 % deveria ter sido maior, pois «as leis e as práticas administrativas» dos países em questão «faziam mais do que simplesmente “incentivar” a coordenação das sobretaxas: em muitos casos, era imposta».

892 A este respeito, em primeiro lugar, importa observar que as regulamentações pertinentes ou incentivavam o comportamento controvertido nas rotas EEE-países terceiros, caso em que uma redução do montante da coima se pode justificar ao abrigo do ponto 29 das Orientações de 2006 (v. n.os 888 e 889, *supra*), ou exigiram o mesmo, caso em que nenhuma infração às normas da concorrência podia ser declarada, nem nenhuma sanção aplicada devido ao referido comportamento (v., neste sentido, Acórdão de 11 de novembro de 1997, Comissão e França/Ladbroke Racing, C-359/95 P e C-379/95 P, EU:C:1997:531, n.o 33 e jurisprudência referida).

893 Ora, uma vez que as recorrentes apenas sustentam, em substância, que muitos regimes regulamentares exigiam uma coordenação, a argumentação deve ser rejeitada por ser inoperante, na medida em que, admitindo-a fundada, é a declaração de infração que padece de erro e não a aplicação do ponto 29 das Orientações de 2006, em causa no âmbito da presente parte.

894 Em segundo lugar, de qualquer modo, importa salientar que a argumentação das recorrentes procede de uma análise errada dos regimes regulamentares em causa, Como foi acima referido nos n.os 509 a 563, salvo para a coordenação da STC na Tailândia entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006, as recorrentes não provaram que as suas condutas nos países terceiros resultavam de um constrangimento estatal. No que respeita à referida coordenação, as recorrentes provaram a existência de um constrangimento estatal. Essa coordenação não faz parte, portanto, da infração única e continuada e, consequentemente, as recorrentes não podem ser punidas pela mesma. Por conseguinte, não pode ser tida em conta como circunstância atenuante relativa à incidência da regulamentação dos países terceiros no comportamento das recorrentes.

895 Quanto à referência das recorrentes à Decisão C(2008) 5955 final da Comissão, de 15 de outubro de 2008, relativa a um processo nos termos do artigo [101.º TFUE] (Processo COMP/39.188 — Bananas), basta recordar que o simples facto de a Comissão ter concedido, na sua prática decisória anterior, uma determinada taxa de redução para um determinado comportamento não implica que seja obrigada a conceder a mesma redução na apreciação de um comportamento semelhante num procedimento administrativo posterior (v. Acórdão de 6 de maio de 2009, KME Germany e o./Comissão, T-127/04, EU:T:2009:142, n.º 140 e jurisprudência referida). As recorrentes não podem, por conseguinte, invocar a redução do montante de coimas concedida nesse outro processo.

896 Nestas condições, há que considerar que a Comissão não cometeu nenhum erro ao fixar a redução geral de 15 %.

897 Por outro lado, nos considerandos 1258, 1259, 1268, 1271, 1274, 1278 e 1279 da decisão recorrida, a Comissão rejeitou os argumentos das recorrentes relativos ao papel alegadamente passivo que desempenharam na infração única e continuada, à confiança legítima criada por uma decisão da autoridade da concorrência dinamarquesa de 2002 e ao caráter limitado dos efeitos e da execução da infração única e continuada. Em contrapartida, no considerando 1258 da decisão recorrida, a Comissão concedeu uma redução de 10 % do montante de base da coima às recorrentes, à Air Canada e à Lan Cargo devido à sua participação substancialmente reduzida na referida infração.

898 As recorrentes alegam que estas apreciações enfermam de três erros, que o Tribunal Geral examinará sucessivamente.

899 Primeiro, no que respeita à alegada insuficiência da redução de 10 % do montante de base da coima concedida às recorrentes devido à sua participação limitada na infração única e continuada, importa recordar que, no considerando 1258 da decisão recorrida, a Comissão teve em consideração, na apreciação do caráter limitado da participação na infração única e continuada das recorrentes, da Lan Airlines e da Air Canada, o facto de que «não tinham participado em todos os elementos da [referida] infração».

900 O grau de participação na infração única e continuada das recorrentes, da Lan Airlines e da Air Canada é descrito nos considerandos 882 e 883 da decisão recorrida. Nestes considerandos, a Comissão considerou que as recorrentes, a Lan Airlines e a Air Canada só tinham participação

direta numa ou em duas das três componentes da infração única e continuada, mas podiam igualmente ser responsabilizadas pelas componentes em que não participaram diretamente, uma vez que delas tinham conhecimento ou podiam razoavelmente prevê-las e estavam dispostas a aceitar o respetivo risco.

901 Ora, nos n.os 698 a 712, *supra*, foi decidido que a Comissão imputou erradamente às recorrentes a responsabilidade pela componente da infração única e continuada relativa à recusa de pagamento de comissões. Por conseguinte, a Comissão sobrestimou o grau de participação das recorrentes na infração única e continuada e, portanto, feriu de ilegalidade a decisão recorrida ao não lhes conceder uma redução do montante de base da coima superior a 10 % devido à sua participação limitada na infração única e continuada.

902 Segundo, no que respeita ao argumento relativo à prática decisória de isentar alianças entre transportadoras, já foi examinado e rejeitado no âmbito da terceira parte do presente fundamento (v. n.os 367 e 368, *supra*).

903 Terceiro, quanto à alegação relativa à confiança legítima criada nas recorrentes por uma decisão da autoridade da concorrência dinamarquesa de 2002, já foi acima examinada e rejeitada no n.º 682.

904 Por conseguinte, há que julgar improcedente a presente parte, sem prejuízo do erro verificado no n.º 901 quanto à redução de 10 % concedida às recorrentes a título de participação limitada na infração única e continuada.

905 Resulta do exposto que o presente fundamento deve ser julgado improcedente, sem prejuízo do erro acima verificado no n.º 901, bem como do erro verificado no n.º 774 quanto à inclusão, no valor das vendas, das receitas provenientes dos serviços de frete que as recorrentes tinham realizado nas rotas EEE, exceto União-Suíça.

906 À luz de todas estas considerações, há que julgar procedente a sexta parte do terceiro fundamento na medida em se refere às rotas com origem na Tailândia e destino no EEE, entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006, no que respeita à componente da infração única e continuada relativa à STC, a nona parte do terceiro fundamento na medida em que se refere à recusa de pagamento de comissões, a primeira parte do quinto fundamento na medida em que se refere à inclusão no valor das vendas do volume de negócios respeitante às rotas EEE, exceto União-Suíça, e a quinta parte do quinto fundamento na medida em que a Comissão não concedeu uma redução do montante de base da coima superior a 10 % a título de participação limitada das recorrentes na infração única e continuada.

907 Deve ser, consequentemente, anulado o artigo 1.º, n.º 1, alíneas o), p) e q), n.º 2, alíneas o) e p), n.º 3, alíneas o) e p), e n.º 4, alíneas o), p) e q), da decisão recorrida, na medida que declara a participação das recorrentes na componente da infração única e continuada relativa à recusa de pagamento de comissões. Deve ser, igualmente, anulado o artigo 1.º, n.º 2, alíneas o) e p), e o n.º 3, alíneas o) e p), da decisão recorrida, na medida em que declara uma violação do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE, nas rotas com origem na Tailândia e destino no EEE, entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006, no que respeita à componente relativa à STC.

908 Não se pode, no entanto, considerar que estas ilegalidades sejam suscetíveis de levar à anulação da decisão recorrida na íntegra. Com efeito, embora a Comissão tenha cometido um erro de apreciação ao imputar à SAS e à SAS Cargo a infração única e continuada na componente

relativa à recusa de pagamento de comissões e nas rotas com origem na Tailândia e destino no EEE, no que respeita à componente relativa à STC, entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006, não ficou demonstrado, no presente recurso, que a Comissão cometeu um erro ao declarar que as recorrentes tinham participado na referida infração.

909 Por último, deve ser anulado o artigo 3.º, alíneas n) a r), da decisão recorrida, na medida em que tem em consideração, para efeitos do cálculo da coima, por um lado, uma redução de 10 % concedida às recorrentes pela sua participação limitada na infração única e continuada e, por outro, a título do valor das vendas, das receitas provenientes dos serviços de frete que as recorrentes tinham realizado nas rotas EEE, exceto União-Suíça.

910 Quanto ao restante, há que julgar improcedentes os pedidos de anulação.

B. Quanto ao pedido de alteração do montante da coima aplicada às recorrentes

911 As recorrentes pedem, em substância, ao Tribunal Geral que exerça a sua competência de plena jurisdição a fim de reduzir sensivelmente o montante da coima que lhes foi aplicada.

912 A título preliminar, resulta da petição que as recorrentes pretendem, em substância, invocar em apoio do presente pedido todos os argumentos suscitados no quinto fundamento do seu pedido de anulação e pedir ao Tribunal Geral para extrair consequências dos erros verificados quanto à respetiva participação na infração única e continuada.

913 O primeiro a quarto argumentos são referentes ao valor das vendas (primeira parte do quinto fundamento):

— com o seu primeiro argumento, as recorrentes alegam que as receitas provenientes dos serviços de frete realizadas nas rotas EEE, exceto União-Suíça, não podem ser incluídas no valor das vendas;

— com o seu segundo argumento, as recorrentes alegam que o seu volume de negócios proveniente de serviços de frete de entrada não pode ser incluído no valor das vendas;

— com o seu terceiro argumento, as recorrentes sustentam que só deve ser tido em conta o valor das sobretaxas e não o preço total dos serviços de frete;

— com o seu quarto argumento, as recorrentes acusam a Comissão de ter incluído no valor das vendas receitas realizadas em rotas não relacionadas com o cartel controvertido.

914 O quinto a nono argumentos são referentes ao coeficiente de gravidade (segunda parte do quinto fundamento):

— com o seu quinto argumento, as recorrentes alegam que deve ser tida em conta a circunstância de o cartel controvertido ser menos grave e menos nocivo do que uma coordenação sobre a totalidade do preço;

— com o seu sexto argumento, as requerentes consideram que deve ser tido em conta o facto de o coeficiente de gravidade de 16 % representar entre 45 e 320 % do valor das sobretaxas;

— com o seu sétimo argumento, as recorrentes alegam que deve ser tido em conta o facto de o cartel controvertido não ter sido feito em detrimento do público em geral;

— com o seu oitavo argumento, as recorrentes sustentam que um coeficiente de gravidade único de 16 % não individualiza suficientemente a sua respetiva situação;

— com o seu nono argumento, as recorrentes consideram que deve ser tido em conta o facto de os comportamentos em que participaram serem públicos e estarem em conformidade, de modo geral, com a regulamentação aplicável nos países terceiros.

915 Com o seu décimo argumento, as recorrentes entendem que deve ser tido em conta o facto de a sua participação no cartel não ter iniciado em 13 de dezembro de 1999 (terceira parte do quarto e quinto fundamentos).

916 Com o seu décimo primeiro argumento, as recorrentes alegam que deve ser tida em conta a não reincidência (quarta parte do quinto fundamento).

917 O décimo segundo a décimo quinto argumentos que as recorrentes invocam em apoio dos presentes pedidos são referentes às circunstâncias atenuantes:

— com o seu décimo segundo argumento, as recorrentes sustentam que deve ser tida em conta a sua participação limitada no cartel controvertido;

— com o seu décimo terceiro argumento, as recorrentes alegam que a coordenação das sobretaxas era, em muitos casos, imposta pelos regimes regulamentares dos países terceiros;

— com o seu décimo quarto argumento, as recorrentes alegam que deve ser tido em conta o facto de as alianças entre transportadoras serem uma prática incentivada pela Comissão;

— com o seu décimo quinto argumento, as recorrentes consideram que deve ser tido em conta que a decisão da autoridade da concorrência dinamarquesa de 2002 criou uma confiança legítima de que o cumprimento pelas recorrentes dos ASA em países terceiros não estava abrangido pelo âmbito de aplicação das normas da concorrência da União.

918 A Comissão conclui pela improcedência dos pedidos das recorrentes e pede que o benefício da redução geral de 50 % e da redução de 15 % lhes seja retirado caso o Tribunal Geral considere que o volume de negócios proveniente da venda de serviços de frete de entrada não podia ser incluído no valor das vendas.

919 No direito da concorrência da União, a fiscalização da legalidade é completada pela competência de plena jurisdição que é reconhecida ao juiz da União pelo artigo 31.º do Regulamento n.º 1/2003, em conformidade com o artigo 261.º TFUE. Essa competência habilita o juiz da União, além da simples fiscalização da legalidade da sanção, a substituir pela sua apreciação da Comissão e, desse modo, a suprimir, reduzir ou aumentar a coima ou a sanção pecuniária compulsória aplicada (v. Acórdão de 8 de dezembro de 2011, Chalkor/Comissão, C-386/10 P, EU:C:2011:815, n.º 63 e jurisprudência referida).

920 Este exercício pressupõe, nos termos do artigo 23.º, n.º 3, do Regulamento n.º 1/2003, que se tome em consideração, relativamente a cada empresa punida, a gravidade da infração em causa e a sua duração, no respeito dos princípios, nomeadamente, da fundamentação, da proporcionalidade, da

individualização das sanções e da igualdade de tratamento, sem que o juiz da União esteja vinculado às regras indicativas definidas pela Comissão nas suas orientações (v., neste sentido, Acórdão de 21 de janeiro de 2016, Galp Energía España e o./Comissão, C-603/13 P, EU:C:2016:38, n.º 90). Há que realçar, porém, que o exercício da competência de plena jurisdição prevista no artigo 261.º TFUE e no artigo 31.º do Regulamento n.º 1/2003 não equivale a uma fiscalização oficiosa e que o processo nos órgãos jurisdicionais da União é contraditório. Com exceção dos fundamentos de ordem pública de que o julgador deve conhecer oficiosamente, é, pois, ao recorrente que cabe suscitar fundamentos contra a decisão controvertida e apresentar prova em apoio desses fundamentos (Acórdão de 8 de dezembro de 2011, Chalkor/Comissão, C-386/10 P, EU:C:2011:815, n.º 64).

921 Cabe, assim, à recorrente identificar os elementos contestados da decisão recorrida, apresentar alegações a esse respeito e fornecer provas, que podem consistir em indícios sérios, destinados a demonstrar que as suas alegações são fundadas (Acórdão de 8 de dezembro de 2011, C-386/10 P Chalkor/Comissão EU:C:2011:815, n.º 65).

922 Para cumprir as exigências de uma fiscalização de plena jurisdição, na aceção do artigo 47.º da Carta, no que respeita à coima, o juiz da União deve, por sua vez, no exercício das competências previstas nos artigos 261.º e 263.º TFUE, analisar todas as alegações, de direito ou de facto, destinadas a demonstrar que o montante da coima não é adequado à gravidade e à duração da infração (v. Acórdão de 18 de dezembro de 2014, Comissão/Parker Hannifin Manufacturing e Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, n.º 75 e jurisprudência referida; Acórdão de 26 de janeiro de 2017, Villeroy & Boch Austria/Comissão, C-626/13 P, EU:C:2017:54, n.º 82).

923 Por último, na determinação do montante das coimas, cabe ao juiz da União apreciar por si próprio as circunstâncias do caso e o tipo de infração em causa (Acórdão de 21 de janeiro de 2016, Galp Energía España e o./Comissão, C-603/13 P, EU:C:2016:38, n.º 89) e tomar em consideração todas as circunstâncias de facto (v., neste sentido, Acórdão de 3 de setembro de 2009, Prym e Prym Consumer/Comissão, C-534/07 P, EU:C:2009:505, n.º 86), incluindo eventualmente elementos de informação complementares não mencionados na decisão da Comissão que aplica a coima (v., neste sentido, Acórdãos de 16 de novembro de 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Comissão, C-286/98 P, EU:C:2000:630, n.º 57, e de 12 de julho de 2011, Fuji Electric/Comissão, T-132/07, EU:T:2011:344, n.º 209).

924 No presente caso, cabe ao Tribunal Geral, no exercício da sua competência de plena jurisdição, determinar, à luz dos argumentos apresentados pelas partes em apoio dos presentes pedidos, o montante da coima que considerar mais adequado, tendo em conta, nomeadamente, as considerações feitas no âmbito do exame dos fundamentos invocados em apoio dos pedidos de anulação e atendendo a todas as circunstâncias de facto relevantes.

925 O Tribunal Geral considera que, na determinação do montante da coima a aplicar às recorrentes, não é adequado afastar-se do método de cálculo seguido pela Comissão na decisão recorrida, o qual não foi previamente declarado ferido de ilegalidade, conforme resulta do exame do quinto fundamento. Com efeito, embora caiba ao juiz, no âmbito da sua competência de plena jurisdição, apreciar por si próprio as circunstâncias do caso e o tipo de infração em causa para determinar o montante da coima, o exercício de uma competência de plena jurisdição não pode levar, na determinação do montante das coimas aplicadas, a uma discriminação entre as empresas que participaram num acordo ou numa prática concertada contrário ao artigo 101.º TFUE, ao artigo 53.º do Acordo EEE e ao artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos. Por conseguinte, as diretrizes que podem ser retiradas das orientações são,

regra geral, suscetíveis de orientar os órgãos jurisdicionais da União, quando exercem a referida competência, uma vez que essas orientações foram aplicadas pela Comissão, para efeitos do cálculo das coimas aplicadas às outras empresas punidas pela decisão que os referidos órgãos jurisdicionais devem apreciar (v., neste sentido, Acórdão de 6 de dezembro de 2012, Comissão/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, n.º 80 e jurisprudência referida).

926 Nestas condições, antes de mais, há que observar, tendo em conta especialmente as precisões fornecidas pela Comissão em resposta às questões colocadas pelo Tribunal Geral em 12 de janeiro, 2 de março e 12 de abril de 2021, que esta considerou que o valor total das vendas ascendia a 17 739 806 euros para a SAS Consortium e a 238 196 616 euros para a SAS Cargo e a SAS. Estes valores incluíam receitas no montante de 262 084 euros realizadas nas rotas EEE, exceto União-Suíça, que o Tribunal Geral já acima decidiu, nos n.os 768 a 774, não estarem abrangidas pelo perímetro da infração única e continuada. Estas receitas devem, portanto, ser excluídas dos valores das vendas, em conformidade com o primeiro argumento das recorrentes.

927 Relativamente ao período de infração imputado às recorrentes, que é anterior a maio de 2004, como fez a Comissão no considerando 1197 da decisão recorrida, há que tomar como base, nas rotas intra-EEE e nas rotas União-Suíça, valores das vendas que ascendem, respetivamente, a 17 112 706 euros e a 627 100 euros, tendo em conta apenas os Estados que já eram partes contratantes no Acordo EEE ou membros da União antes de maio de 2004.

928 Por outro lado, há que observar que o terceiro argumento, que tem por objeto a inclusão do preço integral dos serviços de frete no valor das vendas, remete para a terceira alegação suscitada na primeira parte do quinto fundamento invocado pelas recorrentes em apoio dos pedidos de anulação. Ora, o Tribunal Geral já acima examinou e rejeitou esta alegação nos n.os 807 a 817 e nada na argumentação invocada pelas recorrentes em seu apoio permite considerar que a inclusão no valor das vendas do preço integral dos serviços de frete era suscetível de levar a um valor das vendas inadequado. Pelo contrário, excluir do valor das vendas os elementos de preço dos serviços de frete diferentes das sobretaxas seria minimizar artificialmente a importância económica da infração única e continuada.

929 No que respeita ao segundo argumento, relativo à inclusão no valor das vendas do volume de negócios proveniente das vendas de serviços de frete de entrada, há que observar que remete para a segunda alegação suscitada na primeira parte do quinto fundamento invocado pelas recorrentes em apoio dos pedidos de anulação. Ora, o Tribunal Geral já acima examinou e rejeitou esta alegação nos n.os 775 a 806 e nada na argumentação invocada em seu apoio permite considerar que incluir no valor das vendas o volume de negócios resultante da venda de serviços de frete de entrada podia levar a um valor de vendas inadequado. Pelo contrário, excluir do valor das vendas o volume de negócios da venda de serviços de frete de entrada teria impedido que fosse aplicada às recorrentes uma coima numa medida justa da nocividade da sua participação no cartel controvertido no jogo normal da concorrência (v., neste sentido, Acórdão de 28 de junho de 2016, Portugal Telecom/Comissão, T-208/13, EU:T:2016:368, n.º 236).

930 Quanto ao quarto argumento, relativo à inclusão no valor das vendas das receitas realizadas nas rotas não relacionadas com o cartel controvertido, este argumento assenta, como decorre do exame dos pedidos de anulação (v. n.os 818 a 822, *supra*), na premissa errada (v. n.os 779 a 783, *supra*) de que a Comissão não podia imputar às recorrentes a responsabilidade pela infração única e continuada nas rotas intra-EEE, União-países terceiros, União-Suíça e EEE, exceto União-países terceiros. Deve, portanto, ser rejeitado.

931 Posto isto, resulta das respostas da Comissão à questão que lhe foi colocada pelo Tribunal Geral em 12 de abril de 2021 que os valores das vendas acima referidos nos n.os 926 e 927 excluem o volume de negócios realizado pelas recorrentes nas rotas servidas exclusivamente no interior, respetivamente, da Dinamarca, da Suécia e da Noruega (a seguir «rotas internas»).

932 Questionada pelo Tribunal Geral sobre a compatibilidade de tal exclusão com o princípio da igualdade de tratamento e o ponto 13 da Orientações de 2006, por um lado, a Comissão observou que, segundo jurisprudência posterior à Decisão de 9 de novembro de 2010, as receitas excluídas acima referidas no n.º 931 pertenciam efetivamente às vendas realizadas, relacionadas direta ou indiretamente com a infração, na aceção desse ponto. Por outro lado, a Comissão indicou que era possível que estas «vendas internas» não tivessem sido deduzidas do valor das vendas aplicado às outras transportadoras arguidas, na medida em que estas últimas transportadoras não foram convidadas a fazê-lo, no procedimento administrativo, quando as questionou sobre o seu volume de negócios para efeitos do cálculo do montante da coima, e que, com exceção das recorrentes, não tinham referido nas suas respostas a sua escolha de excluir as referidas «vendas internas».

933 No entanto, a Comissão considera, em substância, que o Tribunal Geral não tem que ter em conta o volume de negócios realizado pelas recorrentes nas rotas internas no âmbito do eventual exercício da sua competência de plena jurisdição, uma vez que a coima aplicada às recorrentes continua adequada e proporcionada mesmo omitindo esse volume de negócios. Além disso, as outras transportadoras arguidas que eventualmente tenham incluído essas vendas internas nos volumes de negócios comunicados à Comissão durante o procedimento administrativo não podem beneficiar de uma ilegalidade cometida a favor de outrem.

934 Convidadas a reagir às respostas da Comissão, as recorrentes alegaram, como fez a Comissão, que os volumes de negócios que tinham realizado nas rotas internas não deviam ser integrados nos valores das vendas. Por um lado, não resultou daí uma desigualdade de tratamento em detrimento das outras transportadoras arguidas, uma vez que estas últimas, que não referiram a realização de «vendas internas» no procedimento administrativo, não estavam numa situação comparável à das recorrentes. Por outro lado, só a cooperação bilateral com a Lufthansa, objeto de isenção, teve uma «influência» nos serviços que realizaram nas rotas internas. As recorrentes invocam, além disso, acórdãos do Tribunal de Justiça que tinham por objeto a Decisão C(2012) 1959 final da Comissão, de 28 de março de 2012, relativa a um procedimento de aplicação do artigo 101.º [TFUE] e do artigo 53.º do Acordo EEE (processo COMP/39462 — Serviços de transitário).

935 No presente caso, no artigo 1.º, n.º 1, da decisão recorrida, as transportadoras arguidas são declaradas responsáveis pela violação do artigo 101.º TFUE e do artigo 53.º do Acordo EEE, no que respeita às rotas entre aeroportos situados no EEE. Contrariamente aos n.os 2 a 4 do mesmo artigo, que se referem a rotas que têm necessariamente caráter internacional, a redação do n.º 1 deve ser entendida no sentido de que abrange qualquer rota efetuada entre aeroportos, desde que tanto o ponto de origem como o ponto de destino estejam situados no EEE. Daqui se deduz que o artigo 1.º, n.º 1, visa comportamentos que intervêm tanto nas rotas entre Estados-Membros ou partes contratantes no Acordo EEE como nas rotas servidas no interior de um único Estado-Membro ou de uma única parte contratante.

936 Nestas condições, o volume de negócios realizado pelas transportadoras arguidas nas rotas servidas no interior de um único Estado-Membro ou de uma única parte contratante é manifestamente abrangido pelo âmbito de aplicação da infração única e continuada, e não seria

feita uma justa apreciação da importância económica desta infração e do papel desempenhado por cada transportadora arguida a este respeito se esse volume de negócios não fosse tido em conta para efeitos do cálculo do montante da coima.

937 Por outro lado, importa salientar que os pedidos de informação dirigidos pela Comissão às transportadoras arguidas durante o procedimento administrativo, designadamente, para obter o volume de negócios nas rotas intra-EEE, visam as «rotas em que os aeroportos de origem e de destino se situavam ambos no EEE», sem precisar que essas rotas eram necessariamente transfronteiriças. Na decisão recorrida, a Comissão indica no seu considerando 1197, no que respeita ao valor das vendas, que o «volume de negócios [intra-EEE é] realizado em [18 dos 28] países que, à época, eram partes contratantes no Acordo EEE» e que o «volume de negócios [União-Suíça é] realizado nas rotas entre [15 dos 25] Estados-Membros da época e a Suíça». O uso das palavras «em», num caso, e «entre», noutro, manifesta a intenção da comissão, num primeiro caso, de não fazer uma distinção entre rotas internas e rotas transfronteiriças, caso contrário, teria indicado que o volume de negócios intra-EEE era realizado nas rotas «entre» as partes contratantes.

938 A leitura anterior reflete a intenção da Comissão tal como foi entendida pelas transportadoras arguidas, como demonstra o facto de as recorrentes terem sustentado expressamente, no procedimento administrativo, que as vendas realizadas nas rotas internas deviam ser excluídas do valor das vendas nas rotas intra-EEE. Com efeito, esse pedido de exclusão das rotas internas só faz sentido se, em princípio, fossem consideradas abrangidas pelas rotas intra-EEE.

939 Daqui decorre que o volume de negócios realizado pelas transportadoras arguidas nas rotas intra-EEE numa única e mesma parte contratante não foi integrado no valor das vendas, como sustenta inadvertidamente a Comissão. Esse volume de negócios figurava entre os elementos solicitados pela Comissão durante o procedimento administrativo, era incluído no valor das vendas utilizado pela Comissão na decisão recorrida com base no método seguido e refletia o perímetro geográfico da infração única e continuada, conforme decorre do artigo 1.º, n.º 1, da decisão recorrida.

940 Por conseguinte, para também assegurar uma igualdade de tratamento entre as transportadoras arguidas que interpuseram recurso da decisão recorrida, o Tribunal Geral deve reintegrar, nos valores das vendas acima referidos nos n.os 926 e 927, o volume de negócios realizado pelas recorrentes nas rotas internas, que ascende a 7 991 282 euros.

941 Em seguida, importa salientar que, pelas razões que constam dos considerandos 1198 a 1212 da decisão recorrida, a infração única e continuada merece um coeficiente de gravidade de 16 %.

942 O quinto a nono argumentos não demonstram o contrário. Estes argumentos remetem, em substância, para as alegações apresentadas na segunda parte do quinto fundamento que as recorrentes deduziram em apoio dos pedidos de anulação. Ora, o Tribunal Geral já acima examinou e rejeitou essa parte nos n.os 824 a 864 e nada permite considerar que esses argumentos justificam um coeficiente de gravidade inferior a 16 %.

943 No que respeita, em especial, à alegada inexistência de efeitos da infração única e continuada sobre o público em geral, a que se refere o sétimo argumento invocado em apoio do presente pedido, há que acrescentar que o montante de uma coima não pode ser considerado inapropriado

unicamente por não refletir o prejuízo económico que foi ou possa ter sido causado pela infração alegada (Acórdão de 29 de fevereiro de 2016, Schenker/Comissão, T-265/12, EU:T:2016:111, n.º 287). Este argumento não justifica, portanto, uma redução do coeficiente de gravidade.

944 Em contrapartida, o Tribunal Geral considera que o coeficiente de gravidade deve ser reduzido para ter em conta o facto de a coordenação relativa à STC nas rotas com origem na Tailândia e destino no EEE, entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006, não ter violado, no que respeita à STC, o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE. Com efeito, resulta daí uma redução do perímetro da referida componente. Na medida em que esta redução tem uma duração limitada e não é referente aos voos com origem no EEE e destino na Tailândia, o Tribunal Geral considera que é suficiente reduzir o coeficiente de gravidade de 16 % para 15,7 % para ter isso em conta.

945 No que respeita ao montante adicional, há que lembrar que, de acordo com o ponto 25 das Orientações de 2006, independentemente da duração da participação de uma empresa na infração, a Comissão incluirá no montante de base uma soma compreendida entre 15 e 25 % do valor das vendas a fim de dissuadir as empresas de participarem em acordos horizontais de fixação de preços, de repartição de mercado e de limitação de produção. Esse ponto precisa que, ao decidir qual a proporção do valor das vendas a ter em conta num determinado caso, a Comissão deverá ter em conta uma série de fatores, em particular os identificados no ponto 22 das mesmas orientações. Esses fatores são aqueles que a Comissão tem em conta para efeitos de fixação do coeficiente de gravidade e incluem a natureza da infração, a quota de mercado acumulada de todas as partes envolvidas, o âmbito geográfico da infração e se a infração foi ou não executada.

946 O juiz da União inferiu daí que, mesmo que a Comissão não apresentasse uma fundamentação específica quanto à proporção do valor das vendas utilizada como montante adicional, a simples remissão para a análise dos fatores utilizados para avaliar a gravidade era suficiente a esse respeito (Acórdão de 15 de julho de 2015, SLM e Ori Martin/Comissão, T-389/10 e T-419/10, EU:T:2015:513, n.º 264).

947 No considerando 1219 da decisão recorrida, a Comissão entendeu que a «percentagem a aplicar no montante adicional dev[ia] ser de 16 %», à luz das «circunstâncias específicas do caso» e dos critérios seguidos para determinar o coeficiente de gravidade.

948 Daqui resulta que, pelas mesmas razões expostas nos considerados 1198 a 1212 da decisão recorrida e no n.º 944, *supra*, o Tribunal Geral considera que um montante adicional de 15,7 % é adequado.

949 Além disso, deve ser seguido o método adotado pela Comissão para o cálculo do montante adicional aplicado a cada uma das três recorrentes, tal como decorre dos considerandos 1221 a 1229 da decisão recorrida.

950 Por outro lado, resulta dos considerandos 1214 a 1217 da decisão recorrida que a Comissão fixou, atendendo à duração da participação das recorrentes na infração única e continuada, os seguintes fatores de multiplicação:

— 4 e 5/12 para a SAS, 4 e 8/12 para a SAS Cargo e 4 para a SAS Consortium nas rotas intra-EEE;

— 1 e 9/12 para a SAS e a SAS Cargo nas rotas União-países terceiros;

— 3 e 8/12 para a SAS e a SAS Cargo e 1 e 6/12 para a SAS Consortium nas rotas União-Suíça;

— 8/12 para a SAS e a SAS Cargo nas rotas EEE, exceto União-países terceiros.

951 Uma vez que o Tribunal de Justiça não verificou nenhum erro na determinação da duração da infração única e continuada, há que rejeitar, portanto, o décimo argumento e aplicar os fatores de multiplicação expostos no número precedente.

952 Por conseguinte, há que fixar o montante de base da coima em 19 953 394,43 euros para a SAS Consortium, 92 200 925,36 euros para a SAS Cargo e 93 345 061,65 euros para a SAS.

953 No que respeita à redução geral de 50 %, não se pode julgar procedente o pedido da Comissão de retirar o benefício às recorrentes. Como resulta da contestação, esse pedido pressupõe que o Tribunal Geral decidisse que o volume de negócios resultante da venda de serviços de frete de entrada não podia ser incluído no valor das vendas. Ora, o Tribunal Geral recusou-se a fazê-lo no n.º 929, *supra*.

954 Assim, o montante de base, após aplicação da redução geral de 50 %, que só se aplica ao montante de base no respeitante às rotas EEE, exceto União-países terceiros, e às rotas União-países terceiros (v. considerando 1241 da decisão recorrida), que as recorrentes não contestaram utilmente no âmbito do pedido de anulação e que não é inadequada, deve ser fixado, após arredondamento, em 19 900 000 euros para a SAS Consortium, em 65 000 000 euros para a SAS Cargo e em 65 000 000 euros para a SAS. A esse respeito, o Tribunal Geral entende adequado arredondar por defeito o montante de base aos dois primeiros algarismos, com exceção dos casos em que essa redução represente mais de 2 % do montante antes do arredondamento, caso em que esse montante é arredondado aos três primeiros algarismos. Este método é objetivo, permite a todas as transportadoras arguidas que interpuseram recurso da decisão recorrida beneficiarem de uma redução e evita uma desigualdade de tratamento (v., neste sentido, Acórdão de 27 de fevereiro de 2014, InnoLux/Comissão, T-91/11, EU:T:2014:92, n.º 166).

955 Quanto ao décimo primeiro argumento, relativo à não reincidência, há que recordar que a Comissão, nos considerandos 1243 a 1245 da decisão recorrida, aplicou à SAS Cargo e à SAS Consortium um aumento de 50 % do montante de base da coima por reincidência. Ora, a argumentação das recorrentes confunde-se com a deduzida na quarta parte do quinto fundamento invocado em apoio dos pedidos de anulação, que o Tribunal Geral já acima examinou e rejeitou nos n.os 868 a 885, e nada permite considerar que o comportamento reincidente das recorrentes justifica uma majoração do montante de base da coima inferior a 50 %.

956 Por último, no que respeita aos ajustamentos do montante de base da coima, há que lembrar que as recorrentes beneficiaram da redução geral de 15 %, cujo caráter suficiente contestam no âmbito da quinta parte do quinto fundamento invocado em apoio dos pedidos de anulação e no âmbito do décimo terceiro a décimo quinto argumentos. Ora, estes argumentos confundem-se com os desenvolvidos na quinta parte do quinto fundamento, que o Tribunal Geral já acima examinou e rejeitou nos n.os 886 a 904, e nada neles justifica uma redução adicional devido ao incentivo de certos regimes regulamentares ou práticas e garantias relevantes. Inversamente, não se pode julgar procedente o pedido da Comissão de retirada do benefício dessa redução, por razões análogas às que são acima expostas no n.º 953.

957 Por outro lado, no considerando 1258 e 1259 da decisão recorrida, a Comissão concedeu às recorrentes uma redução do montante de base da coima de 10 % devido à participação limitada na infração única e continuada, que as recorrentes consideram insuficiente no décimo segundo argumento em apoio do presente pedido. Ora, há que lembrar que a Comissão imputou erradamente às recorrentes a responsabilidade pela componente da infração única e continuada relativa à recusa de pagamento de comissões e que, consequentemente, sobrestimou o grau da participação das recorrentes na infração única e continuada. É, portanto, inadequado conceder às recorrentes uma redução de apenas 10 % a este respeito.

958 Nestas condições, tendo em conta o período limitado durante o qual as transportadoras arguidas se coordenaram a respeito da recusa de pagamento de comissões em relação a duração total da infração única e continuada, o Tribunal Geral considera que é adequada uma redução de 21 % devido à participação limitada das recorrentes na infração única e continuada.

959 Em contrapartida, o Tribunal Geral não considera que a exclusão no conjunto de indícios dos contactos descritos nos considerandos 196, 223, 406, 415, 443 e 517 da decisão recorrida justifique a concessão às recorrentes de uma redução adicional a este respeito. Estes contactos tinham por objeto as trocas referentes à STC que ocorreram no âmbito da aliança WOW (considerando 223 e 517), da ACCS (considerando 443) e, mais em geral, ao nível da administração central (considerandos 196, 406 e 415). Por um lado, importa sublinhar que, apesar da exclusão desses contactos no conjunto de indícios que podia invocar a Comissão, a participação das recorrentes em cada um desses três tipos de trocas e, *a fortiori*, na componente da infração única e continuada relativa à STC em geral permanece amplamente fundada. Por outro lado, importa observar que nenhuma dessas trocas é relativa à STS. Por conseguinte, não seria adequado conceder às recorrentes uma redução superior a 21 % devido à sua participação limitada na infração única e continuada.

960 Além disso, há que considerar que a redução de 15 % de que as recorrentes beneficiaram a título de clemência continua a ser adequada.

961 À luz de todas estas considerações, há que calcular o montante da coima aplicada às recorrentes do seguinte modo: antes de mais, o montante de base é determinado aplicando, tendo em conta a gravidade da infração única e continuada, uma percentagem de 15,7 % ao valor das vendas realizadas pelas recorrentes em 2005 nas rotas intra-EEE, União-países terceiros, EEE, exceto União-países terceiros, e União-Suíça, depois, relativamente à duração da infração, os fatores de multiplicação acima descritos no n.º 950, tais como adaptados conforme as constatações acima efetuadas no n.º 951, e, por último, um montante adicional de 15,7 %, resultando num montante intermédio de 19 900 000 euros para a SAS Consortium, de 92 200 925,36 euros para a SAS Cargo e de 93 345 061,65 euros para a SAS. Após aplicação da redução geral de 50 %, o montante arredondado é de 19 900 000 euros para a SAS Consortium, de 65 000 000 euros para a SAS Cargo e de 65 000 000 euros para a SAS. Seguidamente, após majoração de 50 % do montante de base por reincidência, para a SAS Consortium e a SAS Cargo, aplicação da redução geral de 15 % e de uma redução adicional de 21 %, a título de participação limitada das recorrentes na infração única e continuada, esse montante deve ser fixado em 22 686 000 euros para a SAS Consortium, em 74 100 000 euros para a SAS Cargo e em 43 647 500 euros para a SAS. Por último, esses montantes devem ser reduzidos em 15 % a título da clemência, resultando numa coima no montante final de 19 283 100 euros para a SAS Consortium, de 62 985 000 euros para a SAS Cargo e de 37 100 375 euros para a SAS.

962 Quanto ao montante das coimas pelos quais as recorrentes são individual e solidariamente responsáveis, o Tribunal Geral considera que não deve ser afastado o método descrito pela Comissão nos considerandos 1226 e 1231 a 1234 da decisão recorrida. O montante da coima aplicada apenas à SAS Consortium deve, portanto, ser fixado em 7 030 618 euros, o montante da coima aplicada à SAS Cargo e à SAS Consortium, solidariamente, em 5 937 909 euros, o montante da coima aplicada à SAS Cargo, à SAS Consortium e à SAS, solidariamente, em 6 314 572 euros, o montante da coima aplicada à SAS Cargo e à SAS, solidariamente, em 29 045 427 euros e o montante da coima aplicada à SAS Cargo em 21 687 090 euros.

IV. Quanto às despesas

963 Nos termos do artigo 134.º, n.º 3, do Regulamento de Processo, se as partes obtiverem vencimento parcial, cada uma das partes suporta as suas próprias despesas. No entanto, se tal se afigurar justificado tendo em conta as circunstâncias do caso, o Tribunal pode decidir que, além das suas próprias despesas, uma parte suporte uma fração das despesas da outra parte.

964 No presente caso, as recorrentes obtiveram ganho de causa numa parte substancial dos seus pedidos. Nestas condições, será feita uma justa apreciação das circunstâncias do caso decidindo que as recorrentes suportarão um quarto das suas próprias despesas e que a Comissão suportará as suas próprias despesas e três quartos das despesas das recorrentes.

Pelos fundamentos expostos,

O TRIBUNAL GERAL (Quarta Secção alargada)

decide:

1) **É anulado o artigo 1.º, n.º 1, alíneas o), p) e q), n.º 2, alíneas o) e p), n.º 3, alíneas o) e p), e n.º 4, alíneas o), p) e q) da Decisão C(2017) 1742 final da Comissão, de 17 de março de 2017, relativa a um processo nos termos do artigo 101.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, do artigo 53.º do Acordo EEE e do artigo 8.º do Acordo entre a Comunidade Europeia e a Confederação Suíça Relativo aos Transportes Aéreos (Processo AT.39258 — Frete aéreo) na medida em que declarou a participação da SAS AB, da SAS Cargo Group A/S e da Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden na componente da infração única e continuada relativa à recusa de pagamento de comissões sobre as sobretaxas.**

2) **São anulados o artigo 1.º, n.º 2, alíneas o) e p), na medida em que declara a violação do artigo 101.º TFUE nas rotas com origem na Tailândia e destino na União Europeia, entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006, no que respeita à componente relativa à STC e o artigo 1.º, n.º 3, alíneas o) e p), na medida em que declara a violação do artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas com origem na Tailândia e destino no Espaço Económico Europeu, entre 20 de julho de 2005 e 14 de fevereiro de 2006, no que respeita à componente relativa à STC.**

3) **É anulado o artigo 3.º, alíneas n) a r).**

4) Fixa-se em 7 030 618 euros o montante da coima aplicada à Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, em 5 937 909 euros o montante da coima aplicada, solidariamente, à SAS Cargo Group e à Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, em 6 314 572 euros o montante da coima aplicada, solidariamente, à SAS Cargo Group, à Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden e à SAS, em 29 045 427 euros o montante da coima aplicada, solidariamente, à SAS Cargo Group e à SAS e em 21 687 090 euros o montante da coima aplicada à SAS Cargo Group.

5) Nega-se provimento ao recurso quanto ao restante.

6) A Comissão Europeia suportará as suas próprias despesas e três quartos das despesas da SAS Cargo Group, da Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden e da SAS.

7) A SAS Cargo Group, a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden e a SAS suportarão um quarto das suas próprias despesas.

Proferido em audiência pública no Luxemburgo, em 30 de março de 2022.

Assinaturas

Índice

I. Antecedentes do litígio . . . 2

A. Procedimento administrativo . . . 2

B. Decisão de 9 de novembro de 2010 . . . 3

C. Recurso da Decisão de 9 de novembro de 2010 no Tribunal Geral . . . 7

D. Decisão recorrida . . . 8

II. Tramitação do processo e pedidos das partes . . . 18

III. Questão de direito . . . 19

A. Quanto aos pedidos de anulação . . . 19

1. Quanto ao primeiro fundamento, relativo à violação dos direitos de defesa e do princípio da igualdade de armas devido à recusa de acesso a elementos de prova condenatórios e ilibatórios . . . 20

a) Quanto aos alegados elementos de prova condenatórios . . . 23

b) Quanto aos alegados elementos de prova ilibatórios . . . 25

c) Conclusão . . . 27

2. Quanto ao segundo fundamento, relativo à violação do direito de audiência e à falta de competência . . . 28

a) Quanto à primeira parte do segundo fundamento, relativa à violação do direito de audiência e à falta de competência da Comissão para aplicar o artigo 101.º TFUE e o artigo 53.º do Acordo EEE nas rotas de entrada . . . 28

1) Quanto ao direito de audiência . . . 28

2) Quanto à aplicação do critério dos efeitos qualificados . . . 31

i) Quanto aos efeitos da coordenação relativa aos serviços de frete de entrada isoladamente . . . 32

– Quanto à relevância do efeito em causa . . . 32

– Quanto à previsibilidade do efeito em causa . . . 35

– Quanto à natureza substancial do efeito em causa . . . 37

– Quanto ao caráter imediato do efeito em causa . . . 39

ii) Quanto aos efeitos da infração única e continuada como um todo . . . 40

b) Quanto à segunda parte do segundo fundamento, relativa às rotas EEE, exceto União-Suíça 42

3. Quanto ao terceiro fundamento, relativo a um erro de apreciação dos comportamentos em que as recorrentes estiveram envolvidas e ao facto de provarem a sua participação na infração única e continuada ou o seu respetivo conhecimento 44

a) Quanto à primeira parte, relativa a várias ilegalidades na determinação de uma infração única e continuada de âmbito mundial 45

1) Quanto à primeira alegação, relativa a uma violação do dever de fundamentação e a conclusões erradas no que respeita ao caráter mundial da infração única e continuada 45

2) Quanto à segunda alegação, relativa a conclusões erradas sobre o caráter único da infração 50

3) Quanto à terceira alegação, relativa a conclusões erradas sobre o caráter continuado da infração 55

b) Quanto à segunda parte, relativa a erros na apreciação dos comportamentos derivados da aliança bilateral com a Lufthansa 55

c) Quanto à terceira parte, relativa a erros na apreciação da troca de mensagens de correio eletrónico de dezembro de 1999 no âmbito da aliança Star Cargo 59

d) Quanto à quarta parte, relativa a erros na apreciação dos comportamentos derivados da aliança WOW 64

1) Quanto à primeira alegação, relativa a erros na declaração da ilegitimidade dos contactos entre membros da aliança WOW 64

i) Quanto à violação dos direitos de defesa 64

ii) Quanto ao âmbito da aliança WOW e à sua implementação efetiva 66

iii) Quanto ao alcance dos contactos no seio da aliança WOW 67

2) Quanto à segunda alegação, relativa à falta de apreciação da compatibilidade dos contactos no seio da aliança WOW com o artigo 101.º TFUE 70

i) Quanto à aplicação retroativa e discriminatória de uma nova interpretação da norma aplicável às alianças aéreas 70

ii) Quanto à não consideração das declarações das recorrentes relativas à aplicação do artigo 101.º, n.º 3, TFUE 72

3) Quanto à terceira alegação, relativa a erros devido à inclusão dos contactos no seio da aliança WOW no âmbito da infração única e continuada 72

e) Quanto à oitava parte, relativa a erros devido à inclusão na infração única e continuada de acontecimentos locais e díspares ocorridos em alguns países 73

f) Quanto à quinta parte, relativa a erros devido à inclusão na infração única e continuada de contactos referentes a acordos de reserva de capacidade 78

g) Quanto à sexta parte, relativa a erros na apreciação de contactos ocorridos em países terceiros 82

1) Quanto à primeira alegação, relativa à violação dos princípios da soberania e da não ingerência 83

2) Quanto à segunda alegação, relativa a erros na apreciação do constrangimento estatal de que foram objeto as recorrentes em vários países terceiros 83

i) Hong Kong 85

ii) Japão 88

iii) Outros países terceiros 91

3) Quanto à terceira alegação, relativa a erros na aplicação do artigo 101.º, n.º 1, TFUE a comportamentos atinentes a rotas de entrada anteriores a 1 de maio de 2004 e do artigo 8.º do Acordo CE-Suíça Relativo aos Transportes Aéreos a comportamentos atinentes às rotas União-Suíça anteriores a 1 de junho de 2002 93

4) Quanto à quarta alegação, relativa a erros na apreciação dos comportamentos ocorridos na Suíça 98

5) Quanto à quinta alegação, relativa a um erro devido à inclusão na infração única e continuada dos comportamentos das recorrentes nos países terceiros . 101

h) Quanto à sétima parte, relativa a erros na apreciação das especulações de outras transportadoras quanto ao comportamento das recorrentes 101

i) Quanto à nona parte, relativa a erros na apreciação do conhecimento que as recorrentes tinham do comportamento das outras transportadoras arguidas 104

1) Quanto às sobretaxas 106

2) Quanto à recusa de pagamento de comissões 110

j) Quanto à décima parte, relativa a erros na apreciação global do conjunto de indícios invocado pela Comissão 113

4. Quanto ao quarto fundamento, relativo à violação do artigo 266.º TFUE, do direito de propriedade protegido pelo artigo 17.º da Carta e do dever de fundamentação 115

a) Quanto à primeira parte, relativa à violação do artigo 266.º TFUE 116

b) Quanto à segunda parte, relativa a uma violação do direito de propriedade protegido pelo artigo 17.º da Carta 117

c) Quanto à terceira parte, relativa à violação do dever de fundamentação 119

5. Quanto ao quinto fundamento, relativo a erros na determinação do montante da coima aplicada às recorrentes 120

a) Quanto à primeira parte, relativa a erros na determinação do valor das vendas 120

1) Quanto à inclusão no valor das vendas do volume de negócios proveniente da venda de serviços de frete nas rotas EEE, exceto União-Suíça 121

2) Quanto à inclusão no valor das vendas do volume de negócios proveniente das vendas «realizadas fora do EEE» e à redução geral de 50 % 122

3) Quanto à inclusão no valor das vendas do preço total dos serviços de frete e não apenas das sobretaxas 127

4) Quanto à inclusão no valor das vendas de vendas realizadas nas rotas sem relação com os incidentes locais e isolados em que as recorrentes participaram num «punhado de rotas» 128

b) Quanto à segunda parte, relativa a erros na determinação da gravidade da infração única e continuada 129

c) Quanto à terceira parte, relativa a erros na determinação da duração da infração única e continuada 134

d) Quanto à quarta parte, relativa a erros na majoração do montante de base por reincidência 134

e) Quanto à quinta parte, relativa a erros na consideração das circunstâncias atenuantes 137

B. Quanto ao pedido de alteração do montante da coima aplicada às recorrentes 140

IV. Quanto às despesas 149