Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK VŠEOBECNÉHO SÚDU (štvrtá rozšírená komora)

z 30. marca 2022*

„Hospodárska súťaž – Kartely – Trh nákladnej leteckej dopravy – Rozhodnutie, ktorým sa konštatuje porušenie článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskom o leteckej doprave – Koordinácia prvkov ceny za služby nákladnej leteckej dopravy (palivová prirážka, bezpečnostná prirážka, platba provízie z prirážok) – Výmena informácií – Územná právomoc Komisie – Právo na obhajobu – Rovnosť zbraní – Článok 266 ZFEÚ – Štátny nátlak – Jediné a pokračujúce porušenie – Výška pokuty – Hodnota predaja – Závažnosť porušenia – Trvanie účasti na porušení – Poľahčujúce okolnosti – Významne znížená účasť – Priťažujúce okolnosti – Opakovanie porušenia – Neobmedzená právomoc“

Vo veci T-324/17,

SAS Cargo Group A/S, so sídlom v Kastrupe (Dánsko),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, so sídlom v Štokholme (Švédsko),

SAS AB, so sídlom v Štokholme,

v zastúpení: B. Creve, M. Kofmann, J. Killick a G. Forwood, advokáti,

žalobkyne,

proti

Európskej komisii, v zastúpení: A. Dawes a C. Vollrath, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci B. Doherty, barrister,

žalovanej,

ktorej predmetom je návrh podľa článku 263 ZFEÚ hlavne na zrušenie rozhodnutia Komisie C(2017) 1742 final zo 17. marca 2017 týkajúceho sa konania podľa článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave (vec AT.39258 – Nákladná letecká doprava) v rozsahu, v akom sa týka žalobkýň, a subsidiárne návrh na zníženie pokuty, ktorá im bola uložená,

VŠEOBECNÝ SÚD (štvrtá rozšírená komora),

* Jazyk konania: angličtina.

v zložení: predseda komory H. Kanninen (spravodajca), sudcovia J. Schwarcz, C. Iliopoulos, D. Spielmann a I. Reine,

tajomník: L. Ramette, referent,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní, ktoré sa konalo 11. júla 2019,

vyhlásil tento

Rozsudok

I. Okolnosti predchádzajúce sporu

1 Žalobkyne, SAS Cargo Group A/S (ďalej len „SAS Cargo“), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (ďalej len „SAS Consortium“) a SAS AB, vykonávajú činnosť na trhu nákladnej leteckej dopravy (ďalej len „nákladná doprava“). SAS Cargo, ktorá ponúka služby nákladnej dopravy, je dcérskou spoločnosťou vo výlučnom nepriamom vlastníctve SAS. Až do 1. júna 2001 SAS Cargo nebola samostatným právnym subjektom, ale predstavovala obchodnú jednotku v rámci SAS Consortium. SAS Consortium patrí SAS.

2 V odvetví nákladnej dopravy zabezpečujú letecké spoločnosti prepravu nákladu leteckou cestou (ďalej len „dopravcovia“). Vo všeobecnosti dopravcovia poskytujú služby nákladnej dopravy špeditérom, ktorí organizujú prepravu tohto nákladu v mene odosielateľov. Ako protihodnotu títo špeditéri platia dopravcom cenu, ktorá sa skladá jednak z taríf vypočítaných za kilogram a dojednaných buď na dlhé obdobie (vo všeobecnosti jedna sezóna, teda šesť mesiacov), alebo *ad hoc*, a jednak z rôznych prirážok, ktoré majú pokryť určité náklady.

3 Možno rozlíšiť štyri druhy dopravcov: po prvé dopravcov, ktorí prevádzkujú výlučne nákladné lietadlá; po druhé dopravcov, ktorí na ich letoch určených pre cestujúcich vyhradia určitú časť podpalubného priestoru lietadla na prepravu tovaru; po tretie dopravcov, ktorí disponujú zároveň nákladnými lietadlami a priestorom vyhradeným pre náklad v podpalubnom priestore lietadiel na prepravu cestujúcich (zmiešané letecké spoločnosti) a po štvrté integrátorov, ktorí disponujú nákladnými lietadlami poskytujúcimi zároveň integrované služby expresného doručenia a všeobecné služby nákladnej dopravy.

4 Keďže žiadny dopravca nie je schopný obsluhovať všetky významné destinácie nákladu na svete v dostatočných intervaloch, vytvorila sa prax uzatvárania dohôd medzi dopravcami na zvýšenie pokrytia ich siete alebo zlepšenie ich letového poriadku, vrátane dohôd v rámci širších obchodných aliancií medzi dopravcami. Medzi týmito alianciami v rozhodnom čase figurovala najmä aliancia WOW, ktorá združovala spoločnosti Deutsche Lufthansa AG (ďalej len „Lufthansa“), SAS Cargo, Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (ďalej len „SAC“), a Japan Airlines International Co. Ltd (ďalej len „Japan Airlines“).

A. Správne konanie

5 Dňa 7. decembra 2005 dostala Komisia Európskych spoločenstiev žiadosť o oslobodenie od pokuty, ktorú na základe jej oznámenia o oslobodení od pokút a znížení pokút v prípadoch kartelov (Ú. v. ES C 45, 2002, s. 3; Mim. vyd. 08/002, s. 155) podala Lufthansa a jej dcérske

spoločnosti, Lufthansa Cargo AG a Swiss International Air Lines AG (ďalej len „Swiss“). Podľa tejto žiadosti medzi viacerými dopravcami existovali intenzívne protisúťažné kontakty, ktoré sa týkali najmä:

– palivovej prirážky (ďalej len „PP“), ktorá bola zavedená ako spôsob vyrovnania sa so stúpajúcimi nákladmi na palivo,

– bezpečnostnej prirážky (ďalej len „BP“), ktorá bola zavedená ako spôsob vyrovnania sa s nákladmi na určité bezpečnostné opatrenia zavedené po teroristických útokoch z 11. septembra 2001.

6 V dňoch 14. a 15. februára 2006 vykonala Komisia nenahlásené inšpekcie v priestoroch viacerých dopravcov v súlade s článkom 20 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch [101] a [102 ZFEÚ] (Ú. v. ES L 1, 2003, s. 1; Mim. vyd. 08/002, s. 205).

7 Po inšpekciách viacerí dopravcovia, vrátane SAS Cargo a SAS Consortium, podali žiadosť na základe oznámenia z roku 2002 uvedeného v bode 5 vyššie.

8 Dňa 19. decembra 2007 Komisia po tom, čo zaslala viacero žiadostí o informácie, adresovala 27 dopravcom, vrátane žalobkýň, oznámenie o výhradách (ďalej len „oznámenie o výhradách“). Uviedla, že títo dopravcovia porušili článok 101 ZFEÚ, článok 53 Dohody o Európskom hospodárskom priestore (EHP) a článok 8 Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave (ďalej len „dohoda medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave“) tým, že sa zúčastnili na karteli týkajúcom sa najmä PP, BP a odmietnutia platiť provízie z prirážok (ďalej len „odmietnutie platiť provízie“).

9 V odpovedi na oznámenie o výhradách jeho adresáti predložili písomné pripomienky.

10 K vypočutiu došlo od 30. júna do 4. júla 2008.

B. Rozhodnutie z 9. novembra 2010

11 Komisia 9. novembra 2010 prijala rozhodnutie C(2010) 7694 final v konaní podľa článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody [medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave] (vec COMP/39258 – Nákladná letecká doprava) (ďalej len „rozhodnutie z 9. novembra 2010“). Toto rozhodnutie bolo určené 21 leteckým dopravcom (ďalej len „dopravcovia obvinení rozhodnutím z 9. novembra 2010“), a to:

– Air Canada,

– Air France-KLM (ďalej len „AF-KLM“),

– Société Air France (ďalej len „AF“),

– Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (ďalej len „KLM“),

– British Airways plc,

– Cargolux Airlines International SA (ďalej len „Cargolux“),

– Cathay Pacific Airways Ltd (ďalej len „CPA“),

– Japan Airlines Corp.,

– Japan Airlines,

– Lan Airlines SA,

– Lan Cargo SA,

– Lufthansa Cargo,

– Lufthansa,

– Swiss,

– Martinair Holland NV (ďalej len „Martinair“),

– Qantas Airways Ltd (ďalej len „Qantas“),

– SAS,

– SAS Cargo,

– SAS Consortium,

– SAC,

– Singapore Airlines Ltd (ďalej len „SIA“).

12 Od výhrad predbežne vytýkaných iným subjektom, ktorým bolo určené oznámenie o výhradách, sa upustilo (ďalej len „neobvinení dopravcovia“).

13 Rozhodnutie z 9. novembra 2010 opisovalo vo svojom odôvodnení jediné a pokračujúce porušenie článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody ES-Švajčiarsko o leteckej doprave, vzťahujúce sa na územie EHP a Švajčiarska, ktorým dopravcovia obvinení rozhodnutím z 9. novembra 2010 koordinovali svoje správanie v oblasti stanovenia cien za poskytovanie služieb nákladnej dopravy.

14 Výrok rozhodnutia z 9. novembra 2010 v časti, v ktorej sa týkal žalobkýň, znel takto:

„Článok 1

Nasledujúce podniky porušili článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP tým, že sa zúčastnili na porušení pozostávajúcom tak z dohôd, ako aj zosúladených postupov, ktorými koordinovali rôzne zložky ceny, ktorá sa účtovala za služby [nákladnej dopravy] na spojeniach medzi letiskami nachádzajúcimi sa vo vnútri EHP počas týchto období:

…

j) SAS… od 17. augusta 2001 do 14. februára 2006,

k) [SAS Cargo] od 1. júna 2001 do 14. februára 2006,

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

…

Článok 2

Nasledujúce podniky porušili článok 101 ZFEÚ tým, že sa zúčastnili na porušení pozostávajúcom tak z dohôd, ako aj zosúladených postupov, ktorými koordinovali rôzne zložky ceny, ktorá sa účtovala za služby [nákladnej dopravy] na spojeniach medzi letiskami nachádzajúcimi sa vo vnútri Európskej únie a letiskami nachádzajúcimi sa mimo EHP počas týchto období:

…

q) SAS… od 1. mája 2004 do 14. februára 2006,

r) [SAS Cargo] od 1. mája 2004 do 14. februára 2006;

…

Článok 3

Nasledujúce podniky porušili článok 53 Dohody o EHP tým, že sa zúčastnili na porušení pozostávajúcom tak z dohôd, ako aj zosúladených postupov, ktorými koordinovali rôzne zložky ceny, ktorá sa účtovala za služby [nákladnej dopravy] na spojeniach medzi letiskami nachádzajúcimi sa v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP, ale nie sú členskými štátmi, a tretími krajinami počas týchto období:

…

o) SAS… od 19. mája 2005 do 14. februára 2006,

p) [SAS Cargo] od 19. mája 2005 do 14. februára 2006,

…

Článok 4

Nasledujúce podniky porušili článok 8 dohody [medzi ES a Švajčiarskom] o leteckej doprave tým, že sa zúčastnili na porušení pozostávajúcom tak z dohôd, ako aj zosúladených postupov, ktorými koordinovali rôzne zložky ceny, ktorá sa účtovala za služby [nákladnej dopravy] na spojeniach medzi letiskami nachádzajúcimi sa vo vnútri Európskej únie a letiskami nachádzajúcimi sa v Švajčiarsku počas týchto období:

…

j) SAS… od 1. júna 2002 do 14. februára 2006,

k) [SAS Cargo] od 1. júna 2002 do 14. februára 2006,

l) [SAS Consortium] od 1. júna 2002 do 28. decembra 2003.

…

Článok 5

Za porušenia uvedené v článkoch 1 až 4 [rozhodnutia z 9. novembra 2010] sa ukladajú tieto pokuty:

…

o) [SAS Consortium]: 5 355 000 eur,

p) [SAS Cargo] a [SAS Consortium] spoločne a nerozdielne: 4 254 250 eur,

q) [žalobkyne] spoločne a nerozdielne: 5 265 750 eur,

r) [SAS Cargo] a SAS… spoločne a nerozdielne: 32 984 250 eur,

s) [SAS Cargo]: 22 308 250 eur,

…

Článok 6

Podniky uvedené v článkoch 1 až 4 musia ihneď ukončiť porušenia konštatované v uvedených článkoch, ak tak ešte neurobili.

Zdržia sa zopakovania akéhokoľvek konania alebo správania opísaného v článkoch 1 až 4, ako aj akéhokoľvek konania alebo správania s rovnakým alebo podobným cieľom alebo následkom.“

C. Žaloba proti rozhodnutiu z 9. novembra 2010 na Všeobecnom súde

15 Návrhom podaným do kancelárie Všeobecného súdu 25. januára 2011 podali žalobkyne žalobu na zrušenie rozhodnutia z 9. novembra 2010 v rozsahu, v akom sa ich týkalo, ako aj subsidiárne na zníženie pokút, ktoré im boli uložené. Ostatní dopravcovia obvinení rozhodnutím z 9. novembra 2010, s výnimkou spoločnosti Qantas, tiež podali proti tomuto rozhodnutiu žalobu na Všeobecný súd.

16 Rozsudkami zo 16. decembra 2015, Air Canada/Komisia (T-9/11, neuverejnený, EU:T:2015:994), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Komisia (T-28/11, neuverejnený, EU:T:2015:995), Japan Airlines/Komisia (T-36/11, neuverejnený, EU:T:2015:992), Cathay Pacific Airways/Komisia (T-38/11, neuverejnený, EU:T:2015:985), Cargolux Airlines/Komisia (T-39/11, neuverejnený, EU:T:2015:991), Latam Airlines Group a Lan Cargo/Komisia (T-40/11, neuverejnený, EU:T:2015:986), Singapore Airlines a Singapore Airlines Cargo Pte/Komisia (T-43/11, neuverejnený, EU:T:2015:989), Deutsche Lufthansa a i./Komisia (T-46/11, neuverejnený, EU:T:2015:987), British Airways/Komisia (T-48/11, neuverejnený, EU:T:2015:988), SAS Cargo Group a i./Komisia (T-56/11, neuverejnený, EU:T:2015:990), Air France-KLM/Komisia (T-62/11,

neuverejnený, EU:T:2015:996), Air France/Komisia (T-63/11, neuverejnený, EU:T:2015:993), a Martinair Holland/Komisia (T-67/11, EU:T:2015:984), Všeobecný súd v celom rozsahu alebo čiastočne zrušil rozhodnutie z 9. novembra 2010 v rozsahu, v akom sa týkalo spoločností Air Canada, KLM, Japan Airlines a Japan Airlines Corp., CPA, Cargolux, Latam Airlines Group SA (predtým Lan Airlines) a Lan Cargo, SAC a SIA, Lufthansa, Lufthansa Cargo a Swiss, British Airways, žalobkýň, AF-KLM, AF a Martinair. Všeobecný súd sa domnieval, že toto rozhodnutie je postihnuté vadou odôvodnenia.

17 V tejto súvislosti Všeobecný súd v prvom rade konštatoval, že rozhodnutie z 9. novembra 2010 obsahovalo rozpory medzi jeho odôvodnením a výrokom. V odôvodnení tohto rozhodnutia bolo opísané jedno jediné a pokračujúce porušenie týkajúce sa všetkých leteckých spojení, na ktoré sa vzťahoval kartel, na ktorom sa zúčastnili dopravcovia obvinení rozhodnutím z 9. novembra 2010. Naopak výrok uvedeného rozhodnutia identifikoval buď štyri odlišné jediné a pokračujúce porušenia, alebo jedno jediné a pokračujúce porušenie, za ktoré bola zodpovednosť pripísaná len dopravcom, ktorí sa na leteckých spojeniach uvedených v článkoch 1 až 4 toho istého rozhodnutia priamo zúčastnili na protiprávnych správaniach uvedených v každom z týchto článkov alebo mali vedomosť o tajnej dohode na týchto spojeniach, ktorej riziko akceptovali. Žiadny z týchto dvoch výkladov výroku predmetného rozhodnutia však nebol v súlade s jeho odôvodnením.

18 Všeobecný súd tiež zamietol ako nezlučiteľný s odôvodnením rozhodnutia z 9. novembra 2010 alternatívny výklad jeho výroku, ktorý navrhla Komisia, spočívajúci v tom, že neuvedenie niektorých z dopravcov obvinených rozhodnutím z 9. novembra 2010 v článkoch 1, 3 a 4 tohto rozhodnutia bolo možné vysvetliť bez toho, aby bolo potrebné sa domnievať, že tieto články konštatovali odlišné jediné a pokračujúce porušenia tým, že uvedení dopravcovia nezabezpečovali spojenia, na ktoré sa vzťahovali tieto ustanovenia.

19 V druhom rade Všeobecný súd zastával názor, že odôvodnenie rozhodnutia z 9. novembra 2010 obsahovalo významné vnútorné rozpory.

20 V treťom rade Všeobecný súd po tom, čo uviedol, že ani jeden z dvoch možných výkladov výroku rozhodnutia z 9. novembra 2010 nie je v súlade s jeho odôvodnením, preskúmal, či v rámci aspoň jedného z týchto dvoch možných výkladov mohli vnútorné rozpory uvedeného rozhodnutia porušiť právo žalobkýň na obhajobu a zabrániť Všeobecnému súdu, aby vykonal svoje preskúmanie. Pokiaľ ide o prvý výklad založený na existencii štyroch odlišných jediných a pokračujúcich porušení, Všeobecný súd po prvé rozhodol, že žalobkyne neboli schopné pochopiť, do akej miery mohli dôkazy uvedené v odôvodnení, súvisiace s existenciou jediného a pokračujúceho porušenia, preukázať existenciu štyroch odlišných porušení konštatovaných vo výroku, a že teda ani nemohli spochybniť ich dostatočnosť. Po druhé rozhodol, že žalobkyne nemohli pochopiť logiku, ktorá viedla Komisiu k tomu, že ich považovala za zodpovedné za porušenie, a to aj na spojeniach, ktoré nezabezpečovali v rámci rozsahu definovaného každým článkom rozhodnutia z 9. novembra 2010.

D. Napadnuté rozhodnutie

21 Dňa 20. mája 2016 Komisia v nadväznosti na zrušenie vyhlásené Všeobecným súdom zaslala dopravcom obvineným rozhodnutím z 9. novembra 2010, ktorí podali žalobu proti tomuto rozhodnutiu na Všeobecný súd, list, v ktorom ich informovala, že jej generálne riaditeľstvo (GR) pre hospodársku súťaž jej zamýšľa navrhnúť, aby prijala nové rozhodnutie, v ktorom sa

konštatuje, že sa zúčastnili na jedinom a pokračujúcom porušení článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave na všetkých spojeniach uvedených v tomto rozhodnutí.

22 Adresáti listu Komisie uvedeného v bode 21 vyššie boli vyzvaní, aby v lehote jedného mesiaca oznámili svoje stanovisko k návrhu GR pre hospodársku súťaž Komisie. Všetci, vrátane žalobkýň, túto možnosť využili.

23 Dňa 17. marca 2017 Komisia prijala rozhodnutie C(2017) 1742 final týkajúce sa konania podľa článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody [medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave] (vec AT.39258 – Nákladná letecká doprava) (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“). Uvedené rozhodnutie je určené 19 dopravcom (ďalej len „obvinení dopravcovia“), a to:

– Air Canada,

– AF-KLM,

– AF,

– KLM,

– British Airways,

– Cargolux,

– CPA,

– Japan Airlines,

– Latam Airlines Group,

– Lan Cargo,

– Lufthansa Cargo,

– Lufthansa,

– Swiss,

– Martinair,

– SAS,

– SAS Cargo,

– SAS Consortium,

– SAC,

– SIA.

24 Napadnuté rozhodnutie netrvá na výhradách voči ostatným adresátom oznámenia o výhradách.

25 Napadnuté rozhodnutie opisuje vo svojom odôvodnení jediné a pokračujúce porušenie článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave, ktorým obvinení dopravcovia koordinovali svoje správanie v oblasti stanovenia cien za poskytovanie služieb nákladnej dopravy na celom svete prostredníctvom PP, BP a platby provízie z prirážok.

26 V prvom rade v bode 4.1 napadnutého rozhodnutia Komisia opísala „základné zásady a štruktúru kartelu“. V odôvodneniach 107 a 108 tohto rozhodnutia uviedla, že vyšetrovanie odhalilo kartel celosvetového rozsahu založený na sieti dvojstranných a mnohostranných kontaktov dlhodobo udržiavaných medzi konkurentmi, týkajúcich sa správania, ktoré sa rozhodli, plánovali alebo zvažovali prijať vo vzťahu k rôznym zložkám ceny za služby nákladnej dopravy, a to PP a BP a vo vzťahu k odmietnutiu platiť provízie. Komisia zdôraznila, že spoločným cieľom tejto siete kontaktov bolo koordinovať správanie konkurentov v oblasti stanovenia cien alebo znížiť neistotu, pokiaľ ide o ich cenovú politiku (ďalej len „sporný kartel“).

27 Podľa odôvodnenia 109 napadnutého rozhodnutia bolo cieľom koordinovaného uplatňovania PP zabezpečiť, aby dopravcovia z celého sveta vyžadovali paušálnu prirážku za kilo pre všetky dotknuté zásielky. Zložitá sieť kontaktov, predovšetkým dvojstranných, bola medzi dopravcami vytvorená s cieľom koordinovať a monitorovať uplatňovanie PP, pričom o presnom dátume uplatňovania sa podľa Komisie často rozhodovalo na miestnej úrovni, keď hlavný miestny dopravca spravidla začal prvý a ostatní ho nasledovali. Tento koordinovaný prístup bol rozšírený aj na BP, rovnako ako aj na odmietnutie platiť provízie, takže tieto provízie sa pre dopravcov stali čistými príjmami a predstavovali dodatočný podnet k tomu, aby títo dopravcovia pokračovali v koordinácii týkajúcej sa prirážok.

28 Podľa odôvodnenia 110 napadnutého rozhodnutia bolo generálne riaditeľstvo v sídle viacerých dopravcov buď priamo zapojené do kontaktov s konkurentmi, alebo bolo o nich pravidelne informované. V prípade prirážok boli zodpovední zamestnanci v sídle vo vzájomnom kontakte bezprostredne pred zmenou úrovne prirážky. Odmietnutie platiť provízie bolo tiež viackrát potvrdené pri kontaktoch, ktoré sa uskutočňovali na úrovni ústredí. K častým kontaktom dochádzalo aj na miestnej úrovni s cieľom jednak lepšie plniť pokyny vydané ústrediami a prispôsobiť ich miestnym trhovým podmienkam a jednak koordinovať a implementovať miestne iniciatívy. V tomto poslednom uvedenom prípade ústredia dopravcov vo všeobecnosti povoľovali navrhovanú iniciatívu alebo o nej boli informované.

29 Podľa odôvodnenia 111 napadnutého rozhodnutia sa dopravcovia navzájom kontaktovali buď dvojstranne, alebo v malých skupinách, alebo v niektorých prípadoch vo veľkých mnohostranných fórach. Miestne združenia zástupcov dopravcov boli využívané najmä v Hongkongu a vo Švajčiarsku na prerokovanie opatrení na zlepšenie produktivity a na koordináciu prirážok. Na tento účel boli využívané aj stretnutia takých aliancií, akou bola aliancia WOW.

30 V druhom rade v bodoch 4.3, 4.4 a 4.5 napadnutého rozhodnutia Komisia jednotlivo opísala kontakty týkajúce sa PP, BP a odmietnutia platiť provízie (ďalej len „sporné kontakty“).

31 Po prvé, v odôvodneniach 118 až 120 napadnutého rozhodnutia Komisia zhrnula kontakty týkajúce sa PP takto:

„(118) Na konci roka 1999 – začiatkom roka 2000 bola vybudovaná sieť dvojstranných kontaktov zahŕňajúca viacero leteckých spoločností, ktorá umožnila, že účastníci mohli zdieľať informácie o činnostiach podnikov medzi všetkými členmi siete. Dopravcovia medzi sebou pravidelne nadväzovali kontakt, aby prediskutovali všetky otázky, ktoré vznikli v súvislosti s PP, najmä zmeny mechanizmu, zmeny úrovne PP, koherentné uplatňovanie mechanizmu a situácie, v ktorých sa niektoré letecké spoločnosti neriadili týmto systémom.

(119) Na zavedenie PP na miestnej úrovni sa často uplatňoval systém, prostredníctvom ktorého letecké spoločnosti dominantné na niektorých spojeniach alebo v niektorých krajinách najskôr oznámili zmenu, a následne ich nasledovali ostatné letecké spoločnosti…

(120) Protisúťažná koordinácia PP prebiehala hlavne v štyroch kontextoch: v súvislosti so zavedením PP na začiatku roka 2000, znovuzavedením mechanizmu PP po zrušení mechanizmu, ktorý plánovalo [Medzinárodné združenie leteckých dopravcov (IATA)], zavedením nových prahov pre spustenie procesu (zvýšením maximálnej úrovne PP) a najmä v momente, keď sa indexy paliva približovali prahu, ktorý spúšťal zvýšenie alebo zníženie PP.“

32 Po druhé v odôvodnení 579 napadnutého rozhodnutia Komisia zhrnula kontakty týkajúce sa BP takto:

„Viacerí [obvinení dopravcovia] okrem iného rokovali o svojich zámeroch zaviesť BP… Navyše, diskutovalo sa aj o výške prirážky a o časovom harmonograme zavedenia. [Obvinení dopravcovia] sa okrem toho delili o myšlienky týkajúce sa odôvodnenia, ktoré treba dať ich zákazníkom. Počas celého obdobia rokov 2002 až 2006 dochádzalo k individuálnym kontaktom týkajúcim sa zavedenia BP. K protiprávnej koordinácii dochádzalo zároveň na úrovni ústredí aj na miestnej úrovni.“

33 Po tretie v odôvodnení 676 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že obvinení dopravcovia „pokračovali v odmietaní platiť provízie z prirážok a vzájomne si potvrdili svoj úmysel v tejto oblasti pri mnohých kontaktoch“.

34 V treťom rade Komisia v bode 4.6 napadnutého rozhodnutia posúdila sporné kontakty. Posúdenie kontaktov použitých proti žalobkyniam je uvedené v odôvodneniach 790 až 792 tohto rozhodnutia.

35 Vo štvrtom rade v bode 5 napadnutého rozhodnutia Komisia pristúpila k tomu, že na skutkové okolnosti prejednávanej veci uplatnila článok 101 ZFEÚ, pričom v poznámke pod čiarou 1289 tohto rozhodnutia spresnila, že zohľadnené úvahy platili tiež pre článok 53 Dohody o EHP a článok 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave. V odôvodnení 846 uvedeného rozhodnutia tak po prvé uviedla, že obvinení dopravcovia koordinovali svoje správanie alebo ovplyvňovali tvorbu cien, „čo v konečnom dôsledku znamenalo stanovenie cien vo vzťahu k“ PP, BP a platbe provízie z prirážok. V odôvodnení 861 toho istého rozhodnutia Komisia kvalifikovala „všeobecný systém koordinácie určovania cien za služby nákladnej dopravy“, ktorého existenciu

odhalilo jej vyšetrovanie, ako „komplexné porušenie pozostávajúce z rôznych činností, ktoré [bolo možné] kvalifikovať buď ako dohodu, alebo ako zosúladený postup, v rámci ktorých konkurenti vedome nahradili riziká hospodárskej súťaže praktickou spoluprácou medzi nimi“.

36 Po druhé, v odôvodnení 869 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že „predmetné správanie predstav[ovalo] jediné a pokračujúce porušenie článku 101 ZFEÚ“. Domnievala sa teda, že predmetné dojednania sledovali rovnaký protisúťažný cieľ, ktorým bolo narušiť hospodársku súťaž v odvetví nákladnej dopravy v rámci EHP, a to aj vtedy, keď koordinácia prebiehala na miestnej úrovni a s miestnymi obmenami (odôvodnenia 872 až 876), týkali sa „rovnakého produktu/služieb“, a to „poskytovania služieb… nákladnej dopravy a stanovovania ich cien“ (odôvodnenie 877), týkali sa tých istých podnikov (odôvodnenie 878), mali rovnakú povahu (odôvodnenie 879) a týkali sa troch zložiek, a to PP, BP a odmietnutia platiť provízie, ktoré „boli často prediskutované spoločne počas toho istého kontaktu s konkurentmi“ (odôvodnenie 880).

37 V odôvodnení 882 napadnutého rozhodnutia Komisia dodala, že žalobkyne sa zúčastnili na dvoch z troch zložiek jediného porušenia, teda na zložkách týkajúcich sa PP a BP, ale že „vzhľadom na ich účasť na ostatných zložkách porušenia mohli dôvodne predvídať, že dochádzalo ku komunikácii medzi účastníkmi o takej súvisiacej záležitosti, akou je platba provízie z prirážok, a boli pripravení niesť z toho vyplývajúce riziko“.

38 Po tretie, v odôvodnení 884 napadnutého rozhodnutia Komisia dospela k záveru o pokračujúcej povahe predmetného porušenia.

39 Po štvrté, v odôvodneniach 885 až 890 napadnutého rozhodnutia Komisia preskúmala relevantnosť kontaktov, ku ktorým došlo v tretích krajinách, a kontaktov týkajúcich sa spojení, ktoré dopravcovia nikdy nezabezpečovali alebo ktoré nemohli legálne zabezpečovať. Domnievala sa, že vzhľadom na celosvetový charakter sporného kartelu boli tieto kontakty relevantné na preukázanie existencie jediného a pokračujúceho porušenia. Konkrétne uviedla, že prirážky boli všeobecne uplatniteľnými opatreniami, ktoré neboli špecifické pre jedno spojenie, ale ich cieľom bolo, aby sa uplatňovali na všetky spojenia na celosvetovej úrovni vrátane spojení s odletom z EHP a Švajčiarska a s príletom do EHP a Švajčiarska. Uviedla, že aj odmietnutie platiť provízie malo všeobecný charakter. Okrem toho sa domnievala, že žiadna neprekonateľná prekážka nebránila dopravcom poskytovať služby nákladnej dopravy na spojeniach, ktoré nikdy nezabezpečovali alebo ktoré nemohli legálne zabezpečovať, najmä vďaka dohodám, ktoré mohli uzavrieť medzi sebou.

40 Po piate, v odôvodnení 903 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že cieľom sporného správania bolo obmedziť hospodársku súťaž „aspoň v rámci [Únie], EHP a Švajčiarska“. V odôvodnení 917 tohto rozhodnutia v podstate dodala, že preto nebolo potrebné zohľadniť „konkrétne následky“ tohto správania.

41 Po šieste, v odôvodneniach 922 až 971 napadnutého rozhodnutia sa Komisia zaoberala alianciou WOW. V odôvodnení 971 tohto rozhodnutia Komisia dospela k tomuto záveru:

„Vzhľadom na obsah dohody o aliancii WOW a jej vykonávanie sa Komisia domnieva, že koordinácia prirážok medzi členmi [aliancie] WOW prebehla mimo legitímneho rámca aliancie, ktorá ju neodôvodňuje. Členovia v skutočnosti vedeli o protiprávnosti takejto koordinácie. Okrem toho vedeli, že koordinácia prirážok zahŕňala viacero [dopravcov], ktorí sa nezúčastňovali

[aliancie] WOW. Komisia sa teda domnieva, že dôkazy týkajúce sa kontaktov medzi členmi [aliancie] WOW… sú dôkazom ich účasti na porušení článku 101 ZFEÚ, ako je opísané v tomto rozhodnutí.“

42 Po siedme, v odôvodneniach 972 až 1021 napadnutého rozhodnutia Komisia preskúmala právnu úpravu siedmich tretích krajín, o ktorej viacero obvinených dopravcov tvrdilo, že im ukladala povinnosť dohodnúť sa na prirážkach, čím bránila uplatňovaniu relevantných pravidiel hospodárskej súťaže. Komisia sa domnievala, že títo dopravcovia nepreukázali, že konali pod nátlakom uvedených tretích krajín.

43 Po ôsme, v odôvodneniach 1024 až 1035 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že jediné a pokračujúce porušenie mohlo citeľne ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, medzi zmluvnými stranami Dohody o EHP a medzi zmluvnými stranami dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave.

44 Po deviate, Komisia preskúmala hranice svojej územnej a časovej pôsobnosti na konštatovanie a sankcionovanie porušenia pravidiel hospodárskej súťaže v prejednávanej veci. V odôvodneniach 822 až 832 napadnutého rozhodnutia pod názvom „Právomoc Komisie“ v podstate uviedla, že v prvom rade článok 101 ZFEÚ neuplatnila na dohody a postupy predchádzajúce 1. máju 2004 týkajúce sa spojení medzi letiskami v Európskej únii a letiskami nachádzajúcimi sa mimo EHP (ďalej len „spojenia medzi Úniou a tretími krajinami“), ďalej článok 53 Dohody o EHP neuplatnila na dohody a postupy predchádzajúce 19. máju 2005 týkajúce sa spojení medzi Úniou a tretími krajinami a spojení medzi letiskami nachádzajúcimi sa v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP a ktoré nie sú členmi Únie, a letiskami nachádzajúcimi sa v tretích krajinách (ďalej len „spojenia medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami“ a spoločne so spojeniami medzi Úniou a tretími krajinami „spojenia medzi EHP a tretími krajinami“) a nakoniec článok 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave neuplatnila na dohody a postupy predchádzajúce 1. júnu 2002 týkajúce sa spojení medzi letiskami v Únii a švajčiarskymi letiskami (ďalej len „spojenia medzi Úniou a Švajčiarskom“). Spresnila tiež, že v napadnutom rozhodnutí „nijako netvrdila, že odhalila akékoľvek porušenie článku 8 dohody [medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave] týkajúce sa služieb nákladnej dopravy [medzi] Švajčiarskom [a] tretími krajinami“.

45 Okrem toho v odôvodneniach 1036 až 1046 napadnutého rozhodnutia s názvom „Uplatniteľnosť článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúce letecké spojenia“ Komisia odmietla tvrdenia rôznych obvinených dopravcov, podľa ktorých prekročila hranice svojej územnej pôsobnosti podľa pravidiel medzinárodného práva verejného tým, že konštatovala a sankcionovala porušenie týchto dvoch ustanovení na spojeniach s odletom z tretích krajín smerujúcich do EHP (ďalej len „prichádzajúce spojenia“ a pokiaľ ide o služby nákladnej dopravy ponúkané na týchto spojeniach „prichádzajúce služby nákladnej dopravy“). Konkrétne v odôvodnení 1042 tohto rozhodnutia takto pripomenula kritériá, ktoré považovala za uplatniteľné:

„Pokiaľ ide o exteritoriálne uplatňovanie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP, tieto ustanovenia sa uplatňujú na dohody, ktoré sa vykonávajú v rámci [Únie] (teória vykonávania) alebo ktoré majú bezprostredné, podstatné a predvídateľné účinky v rámci [Únie] (teória účinkov).“

46 V odôvodneniach 1043 až 1046 napadnutého rozhodnutia Komisia uplatnila predmetné kritériá na skutkové okolnosti prejednávanej veci:

„(1043) V prípade [prichádzajúcich] služieb nákladnej dopravy sa uplatňuje článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP, pretože samotná služba, ktorá je predmetom porušenia v oblasti určovania cien, musí byť poskytnutá a v skutočnosti je poskytnutá čiastočne na území EHP. Navyše v rámci EHP alebo so zapojením účastníkov nachádzajúcich sa v EHP dochádzalo k mnohým kontaktom, ktorými adresáti koordinovali prirážky a [odmietnutie] platenia provízií.

(1044) … príklad uvedený v [konsolidovanom oznámení Komisie o právomoci podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Ú. v. EÚ C 95, 2008, s. 1)] nie je v tomto prípade relevantný. [Uvedené] oznámenie sa vzťahuje na geografické rozdelenie obratu medzi podnikmi s cieľom určiť, či sú dosiahnuté prahové hodnoty obratu stanovené v článku 1 nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi [(Ú. v. EÚ L 24, 2004, s. 1; Mim. vyd. 08/003, s. 40)].

(1045) Okrem toho protisúťažné postupy v tretích krajinách, pokiaľ ide o prepravu nákladu… do Únie a EHP, môžu mať bezprostredné, podstatné a predvídateľné účinky v rámci Únie a EHP, keďže zvýšené náklady leteckej dopravy do EHP, a teda vyššie ceny dovážaného tovaru, môžu mať vzhľadom na svoju povahu účinky na spotrebiteľov v rámci EHP. V prejednávanej veci protisúťažné postupy vylučujúce hospodársku súťaž medzi dopravcami ponúkajúcimi [prichádzajúce] služby nákladnej dopravy mohli mať takéto účinky aj na poskytovanie služieb [nákladnej dopravy] inými dopravcami v rámci EHP, medzi uzlovými letiskami (‚hubs‘) v EHP používanými dopravcami z tretích krajín a cieľovými letiskami týchto zásielok v EHP, ktoré nie sú zabezpečované dopravcom z tretej krajiny.

(1046) Napokon treba zdôrazniť, že Komisia odhalila kartel na celosvetovej úrovni. Kartelová dohoda bola vykonávaná celosvetovo a dojednania kartelu týkajúce sa prichádzajúcich spojení boli neoddeliteľnou súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP. Dojednania kartelu boli v mnohých prípadoch organizované na ústrednej úrovni a miestni zamestnanci ich len uplatňovali. Jednotné uplatňovanie prirážok na celosvetovej úrovni bolo kľúčovým prvkom kartelu.“

47 V piatom rade v odôvodnení 1146 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že sporný kartel sa začal 7. decembra 1999 a trval až do 14. februára 2006. V tom istom odôvodnení spresnila, že tento kartel porušoval:

– článok 101 ZFEÚ od 7. decembra 1999 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu medzi letiskami v Únii,

– článok 101 ZFEÚ od 1. mája 2004 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu na spojeniach medzi Úniou a tretími krajinami,

– článok 53 Dohody o EHP od 7. decembra 1999 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu medzi letiskami v rámci EHP (ďalej len „spojenia v rámci EHP“),

– článok 53 Dohody o EHP od 19. mája 2005 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami,

– článok 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave od 1. júna 2002 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu na spojeniach medzi Úniou a Švajčiarskom.

48 Pokiaľ ide o žalobkyne, Komisia uviedla, že porušenie trvalo od 13. decembra 1999 do 14. februára 2006.

49 V šiestom rade sa Komisia v bode 8 napadnutého rozhodnutia zaoberala nápravnými opatreniami, ktoré bolo treba prijať, a pokutami, ktoré bolo treba uložiť.

50 Pokiaľ ide konkrétne o určenie výšky pokút, Komisia uviedla, že zohľadnila závažnosť a dĺžku trvania jediného a pokračujúceho porušenia, ako aj prípadné priťažujúce alebo poľahčujúce okolnosti. V tejto súvislosti odkázala na usmernenia k metóde stanovenia pokút uložených podľa článku 23 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 1/2003 (Ú. v. EÚ C 210, 2006, s. 2) (ďalej len „usmernenia z roku 2006“).

51 V odôvodneniach 1184 a 1185 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že základná suma pokuty sa skladala z podielu z hodnoty predajov podniku, ktorý mohol dosiahnuť až 30 %, určeného v závislosti od závažnosti porušenia, vynásobeného počtom rokov účasti podniku na porušení, ku ktorému sa pripočítala dodatočná suma od 15 do 25 % z hodnoty predajov (ďalej len „dodatočná suma“).

52 V odôvodnení 1197 napadnutého rozhodnutia Komisia určila hodnotu predajov tak, že za rok 2005, ktorý bol posledným celým rokom pred ukončením jediného a pokračujúceho porušenia, spočítala obrat spojený s letmi v oboch smeroch na spojeniach v rámci EHP, na spojeniach medzi Úniou a tretími krajinami, na spojeniach medzi Úniou a Švajčiarskom, ako aj na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami. Zohľadnila tiež pristúpenie nových členských štátov do Únie v roku 2004.

53 V odôvodneniach 1198 až 1212 napadnutého rozhodnutia Komisia s prihliadnutím na povahu porušenia (horizontálne dohody o stanovení cien), kumulovaný trhový podiel obvinených dopravcov (34 % na celosvetovej úrovni a minimálne toľko na spojeniach v rámci EHP a spojeniach medzi EHP a tretími krajinami), geografický rozsah sporného kartelu (celosvetový) a jeho skutočné vykonávanie, stanovila koeficient závažnosti na 16 %.

54 V odôvodneniach 1214 až 1217 napadnutého rozhodnutia Komisia určila dĺžku trvania účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení v závislosti od dotknutých spojení takto:

– pokiaľ išlo o spojenia v rámci EHP, v prípade SAS, SAS Cargo a SAS Consortium, v tomto poradí: od 17. augusta 2001 do 14. februára 2006, od 1. júna 2001 do 14. februára 2006 a od 13. decembra 1999 do 28. decembra 2003, vyjadrenú v počte rokov a mesiacov ako 4 roky a 5 mesiacov, 4 roky a 8 mesiacov a 4 roky, s faktorom násobenia 4 a 5/12, 4 a 8/12 a 4,

– pokiaľ išlo o spojenia medzi Úniou a tretími krajinami, v prípade SAS a SAS Cargo: od 1. mája 2004 do 14. februára 2006, vyjadrenú v počte rokov a mesiacov ako 1 rok a 9 mesiacov, s faktorom násobenia 1 a 9/12,

– pokiaľ išlo o spojenia medzi Úniou a Švajčiarskom, v prípade SAS, SAS Cargo a SAS Consortium, v tomto poradí: od 1. júna 2002 do 14. februára 2006, od 1. júna 2002 do 14. februára 2006 a od 1. júna 2002 do 28. decembra 2003, vyjadrenú v počte rokov a mesiacov ako 3 roky a 8 mesiacov, 3 roky a 8 mesiacov a 1 rok a 6 mesiacov, s faktorom násobenia 3 a 8/12, 3 a 8/12 a 1 a 6/12,

– pokiaľ išlo o spojenia medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami, v prípade SAS a SAS Cargo: od 19. mája 2005 do 14. februára 2006, vyjadrenú v počte mesiacov ako 8 mesiacov, s faktorom násobenia 8/12.

55 V odôvodnení 1219 napadnutého rozhodnutia Komisia konštatovala, že vzhľadom na osobitné okolnosti veci a kritériá uvedené v bode 53 vyššie, dodatočná suma musí zodpovedať 16 % hodnoty predajov. V odôvodneniach 1221, 1223 a 1227 až 1229 tohto rozhodnutia Komisia spresnila, že táto dodatočná suma musí byť rozdelená medzi SAS, SAS Cargo a SAS Consortium tak, aby odrážala dĺžku trvania účasti každého z týchto subjektov na jedinom a pokračujúcom porušení.

56 V dôsledku toho bola v odôvodneniach 1240 až 1242 napadnutého rozhodnutia základná suma, ktoré bola pre SAS, SAS Cargo a SAS Consortium určená na, v tomto poradí, 106 000 000 eur, 108 000 000 eur a 14 000 000 eur, po uplatnení zníženia o 50 % na základe bodu 37 usmernení z roku 2006 (ďalej len „všeobecné zníženie o 50 %“) súvisiaceho so skutočnosťou, že časť služieb týkajúcich sa prichádzajúcich spojení a spojení s odletom z EHP smerujúcich do tretích krajín (ďalej len „odchádzajúce spojenia“) bola poskytovaná mimo územia, na ktoré sa vzťahuje Dohoda o EHP, a teda že časť ujmy mohla vzniknúť mimo uvedeného územia, stanovená na, v tomto poradí, 60 000 000 eur, 61 000 000 eur a 14 000 000 eur.

57 V odôvodneniach 1243 až 1245 napadnutého rozhodnutia Komisia na základe bodu 28 usmernení z roku 2006 uložila SAS Cargo a SAS Consortium 50 % zvýšenie základnej sumy pokuty z dôvodu opakovaného porušenia.

58 V odôvodneniach 1258 a 1259 napadnutého rozhodnutia Komisia na základe bodu 29 usmernení z roku 2006 priznala žalobkyniam z dôvodu ich obmedzenej účasti na jedinom a pokračujúcom porušení vzhľadom na poľahčujúce okolnosti 10 % zníženie základnej sumy pokuty.

59 V odôvodneniach 1264 a 1265 napadnutého rozhodnutia Komisia na základe bodu 29 usmernení z roku 2006 priznala obvineným dopravcom dodatočné zníženie základnej sumy pokuty o 15 % (ďalej len „všeobecné zníženie o 15 %“) z dôvodu, že niektoré právne režimy podporovali sporný kartel.

60 Naopak v odôvodneniach 1268 a 1271 napadnutého rozhodnutia Komisia odmietla tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého mohli z rozhodnutia dánskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže nadobudnúť legitímnu dôveru, pokiaľ ide o hranice jej územnej pôsobnosti na konštatovanie porušenia pravidiel hospodárskej súťaže.

61 V dôsledku toho Komisia v odôvodnení 1293 napadnutého rozhodnutia stanovila základnú sumu pokút SAS, SAS Cargo a SAS Consortium po úprave na, v tomto poradí, 45 000 000 eur, 76 250 000 eur a 17 500 000 eur.

62 V odôvodneniach 1347 až 1354 napadnutého rozhodnutia Komisia zohľadnila príspevok žalobkýň v rámci ich žiadosti o zhovievavosť, keď uplatnila zníženie pokuty o 15 %, takže ako je uvedené v odôvodnení 1404 napadnutého rozhodnutia, výška pokút uložených SAS, SAS Cargo a SAS Consortium bola stanovená, v tomto poradí, na 38 250 000 eur, 64 812 500 eur a 14 875 000 eur.

63 Výrok napadnutého rozhodnutia v časti, v ktorej sa týka tohto konania, znie takto:

„Článok 1

Nasledujúce podniky sa tým, že koordinovali svoje správanie v oblasti stanovovania cien za poskytovanie služieb [nákladnej dopravy] na celom svete, pokiaľ ide o [PP], [BP] a platenie provízie z prirážok, dopustili nasledujúceho jediného a pokračujúceho porušenia článku 101 [ZFEÚ], článku 53 [dohody o EHP] a článku 8 [dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave], pokiaľ ide o nasledujúce spojenia a počas nasledujúcich období.

1) Nasledujúce podniky porušili článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP, pokiaľ ide o spojenia [v rámci EHP] počas týchto období:

…

o) SAS… od 17. augusta 2001 do 14. februára 2006,

p) [SAS Cargo] od 1. júna 2001 do 14. februára 2006,

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

…

2) Nasledujúce podniky porušili článok 101 ZFEÚ, pokiaľ ide o spojenia [medzi Úniou a tretími krajinami] počas týchto období:

…

o) SAS… od 1. mája 2004 do 14. februára 2006,

p) [SAS Cargo] od 1. mája 2004 do 14. februára 2006,

…

3) Nasledujúce podniky porušili článok 53 Dohody o EHP, pokiaľ ide o spojenia [medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami] počas týchto období:

…

o) SAS… od 19. mája 2005 do 14. februára 2006,

p) [SAS Cargo] od 19. mája 2005 do 14. februára 2006,

…

4) Nasledujúce podniky porušili článok 8 Dohody [medzi ES a Švajčiarskom] o leteckej doprave, pokiaľ ide o spojenia [medzi Úniou a Švajčiarskom] počas týchto období:

…

o) SAS… od 1. júna 2002 do 14. februára 2006,

p) [SAS Cargo] od 1. júna 2002 do 14. februára 2006,

q) [SAS Consortium] od 1. júna 2002 do 28. decembra 2003,

…

Článok 2

Rozhodnutie… z 9. novembra 2010 sa mení takto:

v článku 5 sa zrušujú [písmená] j), k) a l.

Článok 3

Za jediné a pokračujúce porušenie uvedené v článku 1 tohto rozhodnutia, a pokiaľ ide o spoločnosť British Airways… aj za časti článkov 1 až 4 rozhodnutia… z 9. novembra 2010, ktoré nadobudli právoplatnosť, sa ukladajú tieto pokuty:

…

n) [SAS Consortium]: 5 355 000 eur,

o) [SAS Cargo a SAS Consortium] spoločne a nerozdielne: 4 254 250 eur,

p) [žalobkyne] spoločne a nerozdielne: 5 265 750 eur,

q) [SAS Cargo] a SAS… spoločne a nerozdielne: 32 984 250 eur,

r) [SAS Cargo]: 22 308 250 eur

…

Článok 4

Podniky uvedené v článku 1 okamžite ukončia jediné a pokračujúce porušenie uvedené v predmetnom článku, pokiaľ tak ešte neurobili.

Taktiež sa zdržia akéhokoľvek konania alebo správania s rovnakým alebo podobným cieľom alebo následkom.

Článok 5

Toto rozhodnutie je určené:

…

[žalobkyne]

…“

II. Konanie a návrhy účastníkov konania

64 Návrhom podaným do kancelárie Všeobecného súdu 29. mája 2017 žalobkyne podali žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

65 Komisia podala vyjadrenie k žalobe do kancelárie Všeobecného súdu 29. septembra 2017.

66 Žalobkyne podali 8. januára 2018 do kancelárie Všeobecného súdu repliku.

67 Komisia podala 1. marca 2018 do kancelárie Všeobecného súdu dupliku.

68 Všeobecný súd 24. apríla 2019 podľa článku 28 svojho rokovacieho poriadku na návrh štvrtej komory rozhodol o postúpení prejednávanej veci rozšírenému rozhodovaciemu zloženiu.

69 Dňa 25. júna 2019 Všeobecný súd v rámci opatrení na zabezpečenie priebehu konania stanovených v článku 89 rokovacieho poriadku položil účastníkom konania písomné otázky. Účastníci konania odpovedali v stanovenej lehote.

70 Prednesy účastníkov konania a ich odpovede na otázky, ktoré im Všeobecný súd položil, boli vypočuté na pojednávaní 11. júla 2019. Žalobkyne boli vyzvané, aby po pojednávaní predložili dohodu týkajúcu sa aliancie WOW, ako aj dohodu o leteckých službách (ďalej len „dohoda ASA“). Tejto výzve vyhoveli v stanovenej lehote.

71 Ústna časť konania bola ukončená 18. júla 2019.

72 Uznesením zo 7. januára 2021 Všeobecný súd (štvrtá rozšírená komora), ktorý sa domnieval, že nemá dostatok informácií a že je potrebné vyzvať účastníkov konania, aby predložili svoje pripomienky k tvrdeniu, ku ktorému sa nevyjadrili, nariadil opätovné otvorenie ústnej časti konania podľa článku 113 rokovacieho poriadku.

73 Komisia odpovedala v stanovenej lehote na sériu otázok, ktoré položil Všeobecný súd 12. januára, 2. marca a 12. apríla 2021. Žalobkyne podali svoje pripomienky k odpovediam Komisie 14. mája 2021.

74 Rozhodnutím z 26. júla 2021 Všeobecný súd znovu ukončil ústnu časť konania.

75 Žalobkyne navrhujú, aby Všeobecný súd:

– prijal opatrenia na zabezpečenie priebehu konania alebo na vykonanie dokazovania nariaďujúce Komisii, aby im poskytla prístup k celému spisu vo veci vedenej na Komisii alebo akékoľvek iné opatrenie, ktoré Všeobecný súd považuje za potrebné,

– zrušil v celom rozsahu alebo čiastočne napadnuté rozhodnutie v rozsahu, v akom sa ich týka,

– subsidiárne znížil pokutu, ktorá im bola uložená v napadnutom rozhodnutí,

– uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania.

76 Komisia v podstate navrhuje, aby Všeobecný súd:

– zamietol žalobu,

– upravil výšku pokuty uloženej žalobkyniam tak, že by im odňal všeobecné zníženie o 50 % a všeobecné zníženie o 15 % za predpokladu, že by Všeobecný súd rozhodol, že obrat pochádzajúci z predaja prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy nemohol byť zahrnutý do hodnoty predajov,

– uložil žalobkyniam povinnosť nahradiť trovy konania.

III. Právny stav

77 Vo svojej žalobe žalobkyne formulujú tak návrhy na zrušenie napadnutého rozhodnutia, ako aj návrhy na zníženie pokuty, ktorá im bola uložená. Pokiaľ ide o Komisiu, tá v podstate navrhla zmenu výšky pokuty uloženej žalobkyniam v prípade, že by Všeobecný súd rozhodol, že obrat pochádzajúci z predaja prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy nebolo možné zahrnúť do hodnoty predajov.

A. O návrhoch na zrušenie

78 Žalobkyne uvádzajú päť žalobných dôvodov na podloženie svojich návrhov na zrušenie. Tieto žalobné dôvody sú založené:

– prvý, na porušení práva na obhajobu a zásady rovnosti zbraní z dôvodu odmietnutia prístupu k dôkazným prostriedkom, ktoré boli v ich neprospech, ako aj v ich prospech,

– druhý, na porušení práva byť vypočutý a na nedostatku právomoci Komisie uplatniť jednak článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na prichádzajúce služby nákladnej dopravy a jednak článok 53 Dohody o EHP na služby nákladnej dopravy poskytované na spojeniach medzi Švajčiarskom a tromi členmi EHP, ktorí nie sú členmi Únie, a to Islandom, Lichtenštajnským kniežatstvom a Nórskym kráľovstvom (ďalej len „spojenia medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom“),

– tretí, na nesprávnom posúdení správaní, na ktorých sa zúčastnili žalobkyne a toho, že tieto správania preukazovali ich účasť na jedinom a pokračujúcom porušení alebo ich vedomosť o ňom,

– štvrtý, na porušení článku 266 ZFEÚ, článku 296 druhého odseku ZFEÚ a článku 17 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“) z dôvodu, že napadnuté rozhodnutie obsahuje vnútorné rozpory,

– piaty, uvedený subsidiárne, na pochybeniach pri určení výšky pokuty uloženej žalobkyniam.

1. O prvom žalobnom dôvode založenom na porušení práva na obhajobu a zásady rovnosti zbraní z dôvodu odmietnutia prístupu k dôkazným prostriedkom v neprospech, ako aj v prospech žalobkýň

79 Žalobkyne tvrdia, že Komisia porušila ich právo na obhajobu a zásadu rovnosti zbraní tým, že im odmietla prístup k relevantným dôkazným prostriedkom, najmä tým, ktoré Komisia získala po zaslaní oznámenia o výhradách. Ide o dôkazné prostriedky v ich neprospech, ako aj v ich prospech, ktoré sa nachádzajú po prvé, v odpovediach ostatných adresátov oznámenia o výhradách a v dokumentoch k nim priloženým, po druhé, v pripomienkach, ktoré Všeobecnému súdu oznámili iní dopravcovia v rámci svojich žalôb proti rozhodnutiu z 9. novembra 2010 a po tretie, v dokumentoch, na ktorých sa zakladalo vyhlásenie Komisie týkajúce sa aliancie WOW v jej rozhodnutí zo 4. júla 2005 vo veci COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss.

80 Pokiaľ ide o dôkazné prostriedky v ich neprospech, ktoré im neboli oznámené a z ktorých Komisia vychádzala v napadnutom rozhodnutí, žalobkyne sa domnievajú, že musia byť vylúčené ako dôkazné prostriedky. Ide najmä o niektoré dokumenty týkajúce sa regulačného rámca, ktorý sa uplatňuje v Hongkongu, Japonsku, Indii, Thajsku, Singapure, Južnej Kórei a Brazílii.

81 Pokiaľ ide o dôkazné prostriedky v ich prospech, žalobkyne tvrdia, že dokumenty, ktoré Komisia získala po oznámení o výhradách, sú pravdepodobne v ich prospech, pretože objektívne súvisia s výhradami formulovanými voči nim, a mohli byť preto použité na ich obhajobu. Keďže žalobkyniam bol odňatý prístup k týmto dokumentom, nemôžu poznať ich obsah. Žalobkyne však napriek tomu identifikujú určité aspekty veci, ktorých sa tieto dôkazné prostriedky týkajú. Ide o ich správanie v rámci aliancií, o vertikálne vzťahy vznikajúce pri rezervácii kapacity medzi spoločnosťou Lufthansa na jednej strane a inými dopravcami na druhej strane, o správanie v tretích krajinách, na ktorom sa zúčastnili žalobkyne, o interné špekulácie iných dopravcov týkajúce sa verejných informácií o žalobkyniach, o rôzne lokálne správanie a o správanie, na ktorom sa nezúčastnili žalobkyne.

82 Žalobkyne dodávajú, že rozhodnutie, či daná informácia môže alebo nemôže byť užitočná na ich obhajobu, prináleží im a nie Komisii.

83 Na podloženie svojho žalobného dôvodu sa žalobkyne odvolávajú najmä na rozsudky z 25. októbra 2011, Solvay/Komisia (C-109/10 P, EU:C:2011:686), a z 29. júna 1995, Solvay/Komisia (T-30/91, EU:T:1995:115), ako aj na články 41 a 47 Charty a článok 6 ods. 1 Dohovoru o ochrane ľudských práv a základných slobôd, podpísaného v Ríme 4. novembra 1950 (ďalej len „EDĽP“). Vo svojich pripomienkach k odpovediam Komisie na písomné otázky Všeobecného súdu z 12. apríla 2021 sa žalobkyne odvolávajú aj na rozsudok Európskeho súdu pre ľudské práva z 25. júla 2019, Rook v. Nemecko (CE:ECHR:2019:0725JUD000158615, body 58 a 59). Podľa nich tento rozsudok opätovne potvrdzuje zásadu rovnosti zbraní, ktorá vyplýva z rozsudku z 29. júna 1995, Solvay/Komisia (T-30/91, EU:T:1995:115), a potvrdzuje, že každé obmedzenie sprístupnenia dokumentov, ktoré môžu byť relevantné, musí byť striktne nevyhnutné na ochranu základných práv tretej osoby alebo na zaručenie dôležitého verejného záujmu.

84 Žalobkyne okrem toho navrhujú Všeobecnému súdu, aby prijal opatrenie na zabezpečenie priebehu konania alebo na vykonanie dokazovania nariaďujúce Komisii, aby im poskytla prístup k celému spisu. Na pojednávaní žalobkyne upravili svoj návrh jednak tak, že obmedzili jeho

rozsah na odpovede na oznámenie o výhradách a ich prílohy, a jednak tak, že ho rozšírili na pripomienky a dokumenty, ktoré predložili Všeobecnému súdu iní obvinení dopravcovia v rámci svojich žalôb proti rozhodnutiu z 9. novembra 2010.

85 Komisia popiera tvrdenia žalobkýň.

86 Komisia tvrdí, že žalobkyne mohli nahliadnuť do všetkých dôkazných prostriedkov, ku ktorým majú právo na prístup a že ich tvrdenia týkajúce sa existencie iných dôkazov v ich prospech v jej spise sú iba špekulácie.

87 Komisia navyše uvádza, že starostlivo preskúmala žiadosti o prístup k dokumentom podané žalobkyňami. Žalobkyne nemajú právo na prístup ku všetkým odpovediam iných dopravcov na oznámenie o výhradách. Komisia je povinná sprístupniť tieto dokumenty žalobkyniam iba vtedy, ak sa ukázalo, že obsahovali nové dôkazy v ich neprospech alebo v ich prospech alebo že boli nevyhnutné na to, aby žalobkyniam umožnili napadnúť číselné údaje, ktoré Komisia použila v oznámení o výhradách.

88 Komisia popiera tvrdenia žalobkýň o aspektoch sporu, vo vzťahu ku ktorým im bol zamietnutý prístup k dôkazným prostriedkom v ich prospech.

89 Okrem toho Komisia nesúhlasí s návrhom žalobkýň na opatrenia na zabezpečenie priebehu konania alebo na vykonanie dokazovania. Komisia považuje tento návrh za neprimeraný najmä z dôvodu, že žalobkyne nepredložili žiadny dôkaz potvrdzujúci užitočnosť požadovaných dokumentov pre potreby konania.

90 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že dodržanie práva na obhajobu vyžaduje, aby dotknutému podniku bolo počas správneho konania umožnené uviesť svoje stanovisko k existencii a relevantnosti uvádzaných skutočností a okolností, ako aj k dokumentom zohľadneným Komisiou na podloženie jej tvrdenia o existencii porušenia Zmluvy (rozsudok zo 7. januára 2004, Aalborg Portland a i./Komisia, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 66).

91 Právo na prístup k spisu ako dôsledok zásady dodržiavania práva na obhajobu znamená, že Komisia musí dať dotknutému podniku možnosť preskúmať všetky dokumenty vo vyšetrovacom spise, ktoré môžu byť relevantné pre jeho obhajobu. Tieto dokumenty zahŕňajú tak usvedčujúce dokumenty, ako aj dokumenty v jeho prospech, s výnimkou obchodného tajomstva iných podnikov, interných dokumentov Komisie a iných dôverných informácií (rozsudok zo 7. januára 2004, Aalborg Portland a i./Komisia, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 68).

92 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že dotknutý podnik je až na začiatku kontradiktórnej fázy správneho konania informovaný prostredníctvom oznámenia o výhradách o všetkých podstatných okolnostiach, o ktoré sa Komisia v tejto fáze konania opiera, a že tento podnik má právo prístupu k spisu na účely zabezpečenia účinného výkonu svojho práva na obhajobu. Odpoveď ostatných účastníkov konania na oznámenie o výhradách preto v zásade nie je zahrnutá do súboru dokumentov vo vyšetrovacom spise, do ktorých môžu účastníci konania nahliadnuť (rozsudok z 30. septembra 2009, Hoechst/Komisia, T-161/05, EU:T:2009:366, bod 163).

93 Napriek tomu, ak Komisia chce vychádzať z časti odpovede na oznámenie o výhradách alebo z dokumentu pripojeného k takej odpovedi, aby preukázala existenciu porušenia v konaní podľa článku 101 ods. 1 ZFEÚ, musí sa ostatným účastníkom tohto konania umožniť, aby sa vyjadrili k takému dôkazu. Za týchto okolností totiž predmetná časť odpovede alebo dokument k nej pripojený predstavuje dôkaz v neprospech rôznych subjektov, ktoré sa podieľali na porušení (pozri rozsudok z 30. septembra 2009, Hoechst/Komisia, T-161/05, EU:T:2009:366, bod 164 a citovanú judikatúru).

94 Podľa judikatúry výňatky z odpovedí na oznámenie o výhradách predstavujú dôkazné prostriedky v neprospech podniku vtedy, keď ich Komisia použije v napadnutom rozhodnutí na podloženie výhrady, ktorú uplatňuje proti dotknutému podniku (pozri v tomto zmysle rozsudok z 8. júla 2008, BPB/Komisia, T-53/03, EU:T:2008:254, bod 54).

95 Naopak výňatky z odpovedí na oznámenie o výhradách, ktoré Komisia cituje v napadnutom rozhodnutí, aby zhrnula tvrdenie vysvetlené adresátom oznámenia o výhradách počas správneho konania a vyjadrila sa k nemu, nemožno považovať za dôkazy v neprospech podniku (pozri v tomto zmysle rozsudok z 15. marca 2000, Cimenteries CBR a i./Komisia, T-25/95, T-26/95, T-30/95 až T-32/95, T-34/95 až T-39/95, T-42/95 až T-46/95, T-48/95, T-50/95 až T-65/95, T-68/95 až T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 a T-104/95, EU:T:2000:77, bod 391).

96 Prináleží prípadne dotknutému podniku, aby preukázal, že výsledok, ku ktorému Komisia dospela vo svojom rozhodnutí, by mohol byť iný, ak by ako dôkazný prostriedok v jeho neprospech musel byť vylúčený dokument, ktorý mu nebol oznámený a o ktorý sa Komisia opierala pri obvinení tohto podniku (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. septembra 2018, Infineon Technologies/Komisia, C-99/17 P, EU:C:2018:773, body 78 a 79; pozri rovnako rozsudok z 30. septembra 2009, Hoechst/Komisia, T-161/05, EU:T:2009:366, bod 165 a citovanú judikatúru).

97 Pokiaľ ide o neoznámenie dokumentu v jeho prospech, podľa ustálenej judikatúry musí dotknutý podnik preukázať len to, že jeho nesprístupnenie mohlo v jeho neprospech ovplyvniť priebeh konania a obsah rozhodnutia Komisie (pozri rozsudok z 30. septembra 2009, Hoechst/Komisia, T-161/05, EU:T:2009:366, bod 166 a citovanú judikatúru), alebo tiež, že mohlo poškodiť alebo sťažiť obhajobu záujmov tohto podniku počas správneho konania (rozsudok z 19. decembra 2013, Siemens a i./Komisia, C-239/11 P, C-489/11 P a C-498/11 P, neuverejnený, EU:C:2013:866, bod 368).

98 V tejto súvislosti predstavuje dôkaz v prospech podniku časť odpovede na oznámenie o výhradách alebo dokument pripojený k takej odpovedi, ktoré môžu byť relevantné pre obhajobu podniku, pretože mu umožnia odvolávať sa na skutočnosti, ktoré sa nezhodujú so závermi Komisie v tejto fáze (rozsudok z 12. júla 2011, Hitachi a i./Komisia, T-112/07, EU:T:2011:342, bod 34).

99 Samotná skutočnosť, že ďalšie podniky uvádzali rovnaké tvrdenia ako dotknutý podnik a že na svoju obhajobu prípadne použili viac zdrojov, naproti tomu nepostačuje na to, aby sa tieto tvrdenia považovali za dôkazy v prospech dotknutého podniku (pozri rozsudok z 12. júla 2011, Hitachi a i./Komisia, T-112/07, EU:T:2011:342, bod 35 a citovanú judikatúru).

100 Pokiaľ ide o dokumenty, ktoré Komisia vo všeobecnosti nie je povinná sprístupniť z vlastnej iniciatívy, je potrebné uviesť, že dotknuté podniky sa v zásade nemôžu oprávnene odvolávať na neoznámenie údajných dôkazov v ich prospech, ktoré sú obsiahnuté v odpovediach na oznámenie

o výhradách, vzhľadom na to, že v priebehu správneho konania nepožiadali o prístup k týmto odpovediam (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. júna 2011, FMC Foret/Komisia, T-191/06, EU:T:2011:277, bod 292).

101 Treba rovnako pripomenúť, že prináleží podniku, ktorý sa odvoláva na porušenie svojho práva na obhajobu, aby predložil *prima facie* dôkaz o užitočnosti dokumentov, ktoré mu Komisia neoznámila, pre jeho obhajobu (rozsudok z 12. júla 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg/Komisia, T-441/14, EU:T:2018:453, bod 80).

102 V prejednávanej veci treba rozlišovať medzi údajnými dôkaznými prostriedkami v neprospech žalobkýň a údajnými dôkaznými prostriedkami v ich prospech, ktorých nesprístupnenie žalobkyne napádajú.

a) O údajných dôkazoch v neprospech žalobkýň

103 Všetky údajné dôkazné prostriedky v neprospech žalobkýň, ku ktorým žalobkyne podľa svojho tvrdenia nemali prístup, sa týkajú opisu a analýzy normatívneho rámca a správnej praxe uplatňovaných na stanovenie taríf dopravcov v určitých tretích krajinách, ktoré sú obsiahnuté v odôvodneniach 976 až 989 a 998 až 1012 napadnutého rozhodnutia. Žalobkyne majú v tejto súvislosti na mysli predovšetkým priame odkazy Komisie na odpovede, ktoré poskytli CPA, British Airways, Cargolux, jeden ďalší dopravca a Japan Airlines na oznámenie o výhradách, ďalej dôkazy, ktoré nepriamo odkazujú na tieto odpovede, a napokon dokumenty, ktoré neboli sprístupnené a z ktorých Komisia vychádzala, aj keď tieto dokumenty nevyhnutne nepochádzajú od ostatných dopravcov, ktorí boli adresátmi oznámenia o výhradách.

104 Pokiaľ ide najprv o priame odkazy na odpovede na oznámenie o výhradách v napadnutom rozhodnutí, treba uviesť, že v podstatnej časti nejde iba o zhrnutia argumentácie vysvetlenej adresátom oznámenia o výhradách v zmysle judikatúry uvedenej v bode 95 vyššie.

105 Platí to pre tvrdenia spoločnosti Japan Airlines a jedného ďalšieho dopravcu prevzaté do odôvodnení 1003, 1005 a 1006 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorých po prvé, japonské orgány až do roku 2006 nevyžadovali žiadny odkaz na dohodu s dopravcami označenými v príslušnej dohode ASA pri podávaní žiadosti o schválenie prirážok, a po druhé, nebola uložená žiadna povinnosť koordinácie na letoch medzi Japonskom a Spojeným kráľovstvom.

106 Ako to tvrdia žalobkyne, z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že Komisia vychádzala z týchto vyhlásení, aby podložila zistenie, že neexistovala správna prax, ktorá by nútila obvinených dopravcov koordinovať prirážky počas obdobia porušovania a tak potvrdila svoj názor, že správanie, ku ktorému dochádzalo v Japonsku, patrilo do pôsobnosti článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP. V časti napadnutého rozhodnutia nazvanej „Analýza japonského regulačného systému“, v odôvodneniach 1005 a 1006 napadnutého rozhodnutia, totiž Komisia vychádza z uvedených vyhlásení, aby preukázala nasledujúce dve zistenia. Po prvé, dohody ASA uzavreté medzi Japonskom a zmluvnými štátmi Dohody o EHP v praxi nenútili dopravcov, aby sa dohodli na tarifách, keďže na to, aby sa vyhli takejto povinnosti im stačilo, aby vo svojej žiadosti týkajúcej sa PP odkázali na údajnú dohodu v rámci IATA. Po druhé, japonské orgány neuložili žiadnu povinnosť koordinácie, pokiaľ ide o lety medzi Japonskom a Spojeným kráľovstvom.

107 Okrem toho to platí aj pre tvrdenia spoločností CPA, Cargolux a British Airways uvedené v odôvodneniach 977 až 979 napadnutého rozhodnutia, v ktorých títo traja dopravcovia uznávajú, že podanie individuálnych žiadostí o schválenie prirážok v Hongkongu bolo možné,

predovšetkým pre pevnú sumu PP. Je pravda, že tieto tvrdenia sa nachádzajú v časti napadnutého rozhodnutia nazvanej „Tvrdenia dopravcov“. Ako však správne zdôrazňujú žalobkyne, v odôvodnení 987 napadnutého rozhodnutia Komisia v rámci analýzy správnej praxe v Hongkongu uvádza nasledovné:

„Ostatní účastníci konania vyvracajú možnú existenciu požiadavky [prejednať tarify a podať kolektívnu žiadosť Ministerstvu civilného letectva Hongkongu (ďalej len „DAC“)], pričom niektorí tvrdia, že DAC podporovalo a nie vyžadovalo zosúladený postup.“

108 Toto vyjadrenie Komisie však možno chápať iba tak, že sa týka vyhlásení spoločností CPA, Cargolux a British Airways uvedených v odôvodneniach 977 až 979 napadnutého rozhodnutia.

109 Naopak vyhlásenia spoločnosti CPA prevzaté do odôvodnenia 1004 napadnutého rozhodnutia nemožno kvalifikovať ako dôkazné prostriedky v neprospech žalobkýň, keďže z napadnutého rozhodnutia nevyplýva, že Komisia z nich vychádzala, aby preukázala jediné a pokračujúce porušenie.

110 Pokiaľ ide ďalej o dôkazy, ktoré nepriamo odkazujú na uvedené odpovede, na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, z časti odôvodnenia 1012 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorej „[sa] netvrdí…, že účastníci konania boli povinní dohodnúť sa na BP alebo na platbe provízií z prirážok“, nevyplýva, že Komisia vychádzala z dôkazov v neprospech žalobkýň, ktoré neboli sprístupnené. Týmto konštatovaním totiž Komisia iba poznamenáva, že v odpovedi na oznámenie o výhradách nebol predložený žiadny dôkaz potvrdzujúci takúto povinnosť.

111 Napokon, pokiaľ ide o nesprístupnené dokumenty, z ktorých Komisia vychádzala, aj keď tieto dokumenty nevyhnutne nepochádzajú od ostatných dopravcov, ktorí boli adresátmi oznámenia o výhradách, žalobkyne spomínajú dokumenty, ktoré boli použité na účely analýzy japonskej právnej úpravy a dohôd ASA uplatňovaných v iných tretích krajinách ako v Hongkongu a v Japonsku, ktorá sa nachádza v odôvodneniach 998 až 1001, 1009, 1010 a 1013 až 1019 napadnutého rozhodnutia.

112 Treba však uviesť, že tieto odôvodnenia neodkazujú na žiadny dokument vo vyšetrovacom spise, bez ohľadu na to, či bol predložený pred alebo po zaslaní oznámenia o výhradách. V uvedených odôvodneniach Komisia iba opisuje príslušné ustanovenia japonskej právnej úpravy a dohôd ASA, ktorých stranami sú dotknuté tretie krajiny a konštatuje, že nie je preukázané, že tieto ustanovenia vyžadujú od dopravcov, aby koordinovali tarify. Ide o ustanovenia, na ktoré odkazujú niektorí dopravcovia, ktorí boli adresátmi oznámenia o výhradách vo svojej argumentácii obsiahnutej v odpovedi na toto oznámenie, ako to vyplýva z odôvodnení 1002, 1003 a 1013 napadnutého rozhodnutia.

113 Žalobkyne nevysvetľujú, ako dotknuté časti napadnutého rozhodnutia odhaľujú existenciu jedného alebo viacerých nesprístupnených dokumentov v ich neprospech, z ktorých Komisia podľa ich tvrdenia vychádzala.

114 Aj keby chceli žalobkyne Komisii vytýkať, že im neposkytla prístup k textu dotknutých právnych ustanovení, treba uviesť, že právny rámec, ktorý sa uplatňuje v Japonsku a v ostatných dotknutých tretích krajinách v oblasti prirážok, nemôže sám osebe predstavovať dôkaz v ich neprospech a že v každom prípade je táto informácia v zásade verejná a prístupná (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. septembra 2006, Jungbunzlauer/Komisia, T-43/02, EU:T:2006:270, bod 354). Navyše v bode 139 oznámenia o výhradách bolo zdôraznené, že v Japonsku „nebola

koordinácia pri uplatňovaní [PP] medzi [dopravcami] vôbec povinná“ a jeho odôvodnenie 1439 obsahovalo analýzu dojednaní o spoločnom určovaní cien nachádzajúcich sa prípadne v dohode ASA. Žalobkyniam teda bolo počas správneho konania umožnené, aby oznámili svoje stanovisko k dotknutým právnym ustanoveniam.

115 Vzhľadom na uvedené treba konštatovať, že Komisia sa dopustila pochybenia, keď odmietla žalobkyniam prístup k častiam odpovedí na oznámenie o výhradách uvedeným v odôvodneniach 977 až 979, 1003, 1005 a 1006 napadnutého rozhodnutia a opísaným v bodoch 105 až 108 vyššie.

b) O údajných dôkazoch v prospech žalobkýň

116 V tomto prípade treba najprv uviesť, že medzi účastníkmi konania nie je sporné, že žalobkyne počas správneho konania požiadali o prístup k dokumentom, v ktorých sa podľa nich nachádzajú dôkazy v ich prospech.

117 Ďalej treba zdôrazniť, že žalobkyne sa z veľkej časti odvolávajú iba na to, že niektorí obvinení dopravcovia alebo adresáti oznámenia o výhradách uviedli rovnaké tvrdenia ako oni vo svojich odpovediach na oznámenie o výhradách alebo vo svojich pripomienkach na Všeobecnom súde. Takéto úvahy však nemôžu charakterizovať existenciu dôkazov v ich prospech (pozri v tomto zmysle rozsudok z 12. júla 2011, Hitachi a i./Komisia, T-112/07, EU:T:2011:342, body 43 a 44).

118 Okrem toho, pokiaľ žalobkyne uvažujú o existencii dokumentov v ich prospech predložených inými dopravcami, neosvedčujú ich užitočnosť pre potreby tohto konania (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. septembra 2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin/Komisia, T-357/06, EU:T:2012:488, bod 164). Navyše vyhovieť tvrdeniam žalobkýň bez ohľadu na ich všeobecnosť by malo za následok, že by sa im v rozpore s judikatúrou pripomenutou v bode 99 vyššie umožnilo využiť vo svoj prospech väčšie úsilie a zdroje, ktoré prípadne vynaložili iní dopravcovia.

119 Pokiaľ ide konkrétne o dokumenty, na ktorých sa zakladá vyhlásenie Komisie týkajúce sa aliancie WOW v jej rozhodnutí zo 4. júla 2005 vo veci COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, treba uviesť, že Komisia z týchto dokumentov nevychádzala v konaní, ktoré viedlo k napadnutému rozhodnutiu a že odkaz na uvedené rozhodnutie v poznámke pod čiarou 1386 napadnutého rozhodnutia sa zakladá iba na verejne dostupných informáciách, ako to zdôrazňuje Komisia.

120 Pokiaľ ide o dôkazy, ktoré majú potvrdzovať existenciu dohôd o kapacite medzi spoločnosťou Lufthansa a adresátmi viacerých emailov, ktoré táto spoločnosť zaslala vo veci úpravy úrovne svojej PP, a ktoré tak prispievajú k podpore možného alternatívneho vysvetlenia týchto emailov, a síce že išlo o legitímnu informáciu, ktorú dodávateľ oznámil zákazníkom, treba uviesť, po prvé, že ako to zdôrazňuje Komisia, žalobkyne už vo svojej odpovedi na oznámenie o výhradách tvrdili, že adresátmi dotknutých emailov boli zákazníci spoločnosti Lufthansa, po druhé, že žalobkyne už vďaka dôkazom nachádzajúcim sa vo vyšetrovacom spise mali k dispozícii výpočet dopravcov, ktorí boli zmluvnými stranami dohody o nákupe kapacity so spoločnosťou Lufthansa, ako to samé pripustili na pojednávaní, a po tretie, že Komisia v napadnutom rozhodnutí zamietla ich tvrdenie, keď v odôvodnení 797 zdôraznila, že žalobkyne z oznámení vedeli, že Lufthansa sa zúčastňovala na rokovaniach s inými dopravcami. Z toho vyplýva, že žalobkyne nepreukázali, že oznámenie týchto dôkazov mohlo byť pre ne užitočné pri ich obhajobe.

121 Pokiaľ ide o dôkazy, ktoré predložili neobvinení dopravcovia, keď žalobkyne tvrdia, že uvedené dôkazy mohli byť prospešné pre ich obhajobu, pretože neobvinení dopravcovia boli účastníkmi sporných kontaktov, ktoré boli vytýkané žalobkyniam v napadnutom rozhodnutí, vyslovujú mimoriadne všeobecné dohady. Predpoklad formulovaný žalobkyňami však vzhľadom na svoju všeobecnosť nemôže predstavovať dostatočne presný údaj o tom, že v odpovediach uvedených dopravcov sa nachádzajú dôkazy v prospech žalobkýň (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. septembra 2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin/Komisia, T-357/06, EU:T:2012:488, bod 164).

122 Platí to aj pre tvrdenie žalobkýň, že keďže ich zamestnanci sa zúčastnili iba „na minimálnej časti" dotknutých správaní, dôkazy týkajúce sa väčšiny uvedených správaní majú v rukách ostatní obvinení dopravcovia.

123 Napokon, žalobkyne sa zbytočne odvolávajú na rozsudok z 29. júna 1995, Solvay/Komisia (T-30/91, EU:T:1995:115), v ktorom Všeobecný súd uviedol, že neprináleží Komisii, aby sama rozhodla, či dokumenty zaistené počas vyšetrovania mohli zbaviť dotknuté podniky viny, keďže v tejto veci išlo o dokumenty, ktoré boli súčasťou vyšetrovacieho spisu vo vlastnom zmysle slova. Všeobecný súd však už mal príležitosť spresniť, že úvaha, podľa ktorej nemôže prináležať iba Komisii, aby určila dokumenty užitočné pre obhajobu dotknutého podniku, sa týka dokumentov, ktoré sú súčasťou spisu Komisie a nemôže sa vzťahovať na odpovede, ktoré poskytli ostatné zúčastnené strany na výhrady oznámené Komisiou (rozsudok zo 16. júna 2011, Heineken Nederland a Heineken/Komisia, T-240/07, EU:T:2011:284, bod 254).

c) Záver

124 Treba dospieť k záveru, že Komisia nesprávne odmietla žalobkyniam prístup k častiam odpovedí na oznámenie o výhradách uvedeným v odôvodneniach 977 až 979, 1003, 1005 a 1006 napadnutého rozhodnutia. V súlade s judikatúrou uvedenou v bode 96 vyššie bude ďalej (pozri bod 550 nižšie) v rámci preskúmania dôvodnosti posúdení Komisie týkajúcich sa účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení posúdené, či by výsledok, ku ktorému dospela, mohol byť odlišný, ak by tieto časti museli byť vylúčené ako dôkazné prostriedky v neprospech žalobkýň.

125 Pokiaľ ide o návrhy žalobkýň na prijatie opatrení na zabezpečenie priebehu konania alebo na vykonanie dokazovania s cieľom dosiahnuť, aby boli predložené odpovede adresátov oznámenia o výhradách a ich prílohy, ako aj pripomienky a dokumenty, ktoré Všeobecnému súdu predložili ostatní dopravcovia v rámci svojich žalôb proti rozhodnutiu z 9. novembra 2010, žalobkyne tvrdia, že ich predloženie by im umožnilo preukázať, že tieto dokumenty boli užitočné pre ich obhajobu a teda, že ich nesprístupnenie predstavovalo porušenie ich práv.

126 V tejto súvislosti stačí uviesť, že Všeobecný súd bol schopný rozhodnúť o dôvodnosti prvého žalobného dôvodu na základe dôkazov, ktoré mu boli predložené a že iba jemu prináleží rozhodnutie o tom, či je prípadne nevyhnutné doplniť informácie, ktoré má k dispozícii o veciach, ktoré prejednáva tým, že prijme opatrenia navrhované v prejednávanej veci, ktorých cieľom nemôže byť nahradiť nečinnosť žalobkýň pri vykonávaní dôkazov (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. júla 2009, SELEX Sistemi Integrati/Komisia, C-481/07 P, neuverejnený, EU:C:2009:461, bod 44). Z toho vyplýva, že návrhy žalobkýň treba zamietnuť tak v rozsahu, v akom sa týkajú odpovedí na oznámenie o výhradách, ako aj v rozsahu, v akom sa vzťahujú na pripomienky predložené Všeobecnému súdu v rámci žalôb proti rozhodnutiu z 9. novembra 2010.

2. O druhom žalobnom dôvode založenom na porušení práva byť vypočutý a na nedostatku právomoci

127 Žalobkyne formulujú prejednávaný žalobný dôvod v dvoch častiach, z ktorých prvá je založená na porušení práva byť vypočutý a na nedostatku právomoci Komisie uplatniť článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na prichádzajúce služby nákladnej dopravy, a druhá na nedostatku právomoci Komisie uplatniť článok 53 Dohody o EHP na spojenia medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom.

a) O prvej časti druhého žalobného dôvodu založenej na porušení práva byť vypočutý a na nedostatku právomoci Komisie na uplatnenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúce spojenia

128 Žalobkyne v podstate tvrdia, že Komisia porušila ich právo byť vypočuté a prekročila hranice svojej právomoci, keď konštatovala a sankcionovala porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúcich spojeniach, čo Komisia popiera.

129 Treba pripomenúť, že pokiaľ ide o správanie, o ktorom sa rozhodlo mimo územia EHP, právomoc Komisie konštatovať a sankcionovať porušenie článku 101 ZFEÚ alebo článku 53 Dohody o EHP podľa medzinárodného práva verejného možno určiť na základe kritéria vykonávania alebo kritéria kvalifikovaných účinkov (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, body 40 až 47, a z 12. júla 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg/Komisia, T-441/14, EU:T:2018:453, body 95 až 97).

130 Tieto kritéria sú alternatívne a nie kumulatívne (rozsudok z 12. júla 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg/Komisia, T-441/14, EU:T:2018:453, bod 98; pozri rovnako v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, body 62 až 64).

131 V odôvodneniach 1043 až 1046 napadnutého rozhodnutia Komisia vychádzala tak z kritéria vykonávania, ako aj z kritéria kvalifikovaných účinkov, aby podľa medzinárodného práva verejného určila svoju právomoc konštatovať a sankcionovať porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúcich spojeniach.

132 Keďže žalobkyne sa odvolávajú na pochybenie pri uplatnení každého z týchto dvoch kritérií, Všeobecný súd považuje za vhodné preskúmať najprv to, či Komisia dôvodne uplatnila kritérium kvalifikovaných účinkov. Na tento účel Všeobecný súd posúdi, či sa jednak žalobkyne dôvodne odvolávajú na porušenie svojho práva byť vypočuté k uplatneniu tohto kritéria a jednak či dôvodne tvrdia, že Komisia pochybila pri jeho uplatnení. V súlade s judikatúrou uvedenou v bode 130 vyššie bude potrebné overiť, či Komisia mohla vychádzať z kritéria vykonávania iba vtedy, ak je aspoň jedna z týchto dvoch výhrad dôvodná.

1) O práve byť vypočutý

133 Žalobkyne vytýkajú Komisii, že ich zbavila možnosti vyjadriť sa k uplatneniu kritéria kvalifikovaných účinkov počas správneho konania. Komisia totiž v oznámení o výhradách neuviedla, že má v úmysle využiť kritérium kvalifikovaných účinkov. V tomto oznámení neuviedla ani dôvody, z ktorých vychádzala v napadnutom rozhodnutí, aby dospela k záveru, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo splnené.

134 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

135 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že oznámenie o výhradách predstavuje procesnú záruku uplatňujúcu základnú zásadu práva Únie, ktorá vyžaduje dodržanie práva na obhajobu v každom konaní (rozsudok z 3. septembra 2009, Papierfabrik August Koehler a i./Komisia, C-322/07 P, C-327/07 P a C-338/07 P, EU:C:2009:500, bod 35).

136 Táto zásada predovšetkým vyžaduje, aby oznámenie o výhradách, ktoré Komisia adresuje podniku, ktorému zvažuje uložiť sankciu za porušenie pravidiel hospodárskej súťaže, obsahovalo podstatné skutočnosti zohľadnené proti tomuto podniku, akými sú vytýkané skutočnosti, ich kvalifikácia a dôkazy, o ktoré sa Komisia opiera, aby tento podnik mohol účinne uplatniť svoje tvrdenia v rámci správneho konania, ktoré voči nemu bolo začaté (rozsudok z 3. septembra 2009, Papierfabrik August Koehler a i./Komisia, C-322/07 P, C-327/07 P a C-338/07 P, EU:C:2009:500, bod 36).

137 Článok 27 ods. 1 nariadenia č. 1/2003 a článok 11 ods. 2 nariadenia (ES) č. 773/2004 zo 7. apríla 2004, ktoré sa týka vedenia konania Komisiou podľa článkov [101 ZFEÚ] a [102 ZFEÚ] (Ú. v. ES L 123, 2004, s. 18; Mim. vyd. 08/003, s. 81), ktoré uplatňujú túto zásadu, vyžadujú, aby Komisia vo svojom konečnom rozhodnutí zohľadnila iba výhrady, ku ktorým dotknuté podniky a združenia podnikov mali príležitosť vyjadriť svoje stanovisko.

138 Zároveň treba vziať do úvahy predbežnú povahu oznámenia o výhradách, ktorá znamená, že existencia rozdielov medzi týmto dokumentom a konečným rozhodnutím je nielen možná, ale aj dovolená, keďže konečné rozhodnutie odráža všetky dôkazy predložené a prejednané počas správneho konania, vrátane jeho fázy po zaslaní oznámenia o výhradách (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 7. januára 2004, Aalborg Portland a i./Komisia, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 67).

139 Porušenie práva na obhajobu treba konštatovať len vtedy, ak konečné rozhodnutie pripisuje dotknutým podnikom iné porušenia ako tie, ktoré boli uvedené v oznámení o výhradách, alebo ak zohľadňuje odlišný skutkový stav (pozri rozsudok zo 14. marca 2013, Fresh Del Monte Produce/Komisia, T-587/08, EU:T:2013:129, bod 706 a citovanú judikatúru). Podľa judikatúry o taký prípad nejde, keď sa údajné rozdiely medzi oznámením o výhradách a napadnutým rozhodnutím netýkajú iného správania ako toho, ku ktorému sa žalobcovia už vyjadrili, a teda nesúvisia so žiadnou novou výhradou (rozsudok z 29. marca 2012, Telefónica a Telefónica de España/Komisia, T-336/07, EU:T:2012:172, body 84 a 85).

140 Medzi účastníkmi konania nie je sporné, že na rozdiel od napadnutého rozhodnutia oznámenie o výhradách neodkazuje na kritérium kvalifikovaných účinkov. Treba však uviesť, že keď Komisia v tomto rozhodnutí využila kritérium kvalifikovaných účinkov, aby podľa medzinárodného práva verejného založila svoju právomoc konštatovať a sankcionovať porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúcich spojeniach, neuplatnila voči žalobkyniam nové výhrady, ani nezmenila obsah tých, ktoré predbežne zohľadnila v oznámení o výhradách.

141 Komisia už totiž v oznámení o výhradách uviedla, že má v úmysle konštatovať porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúcich spojeniach. V odôvodnení 129 oznámenia o výhradách tak Komisia poznamenala, že „porušenie sa vzťahuje na služby nákladnej dopravy… v rámci… [Únie]/EHP a Švajčiarska a na spojeniach medzi letiskami… [Únie]/EHP a tretími krajinami celého sveta, obomi smermi“. Rovnako v odôvodnení 1430 oznámenia o výhradách Komisia zdôraznila, že „všetky protisúťažné činnosti zahŕňajúce každého

z účastníkov spájal jeden celkový cieľ, a to dohodnúť sa na cene alebo prinajmenšom odstrániť cenovú neistotu na trhu nákladnej dopravy v EHP, a to vrátane spojení medzi letiskami EHP a tretími krajinami“.

142 Komisia rovnako odôvodnila svoju právomoc konštatovať porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúcich spojeniach už v štádiu oznámenia o výhradách. V odôvodnení 1390 tohto oznámenia tak Komisia zdôraznila, že má „právomoc uplatniť článok [101 ZFEÚ] na dojednania týkajúce sa leteckej dopravy medzi letiskami [Únie] a tretími krajinami, ktoré mohli ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi“. V odôvodnení 1394 uvedeného oznámenia Komisia dodala, že má aj „právomoc uplatniť článok 53 Dohody o EHP… na dojednania týkajúce sa leteckej dopravy medzi letiskami [EHP] a tretími krajinami, ktoré mohli ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi a zmluvnými stranami Dohody o EHP alebo medzi zmluvnými stranami Dohody o EHP“.

143 Žalobkyne napokon vo svojich odpovediach na oznámenie o výhradách výslovne napadli tieto posúdenia. Oddiel 11 odpovede spoločnosti SAS Cargo na oznámenie o výhradách a oddiel 6 odpovede spoločnosti SAS Consortium na oznámenie o výhradách sa tak v celom rozsahu venujú preskúmaniu právomoci Komisie konštatovať porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúcich spojeniach.

144 V odôvodneniach 1042 až 1046 napadnutého rozhodnutia sa Komisia iba vyjadrila k týmto tvrdeniam v súlade s možnosťou, ktorá jej je priznaná, s prihliadnutím na správne konanie opraviť alebo doplniť skutkové alebo právne tvrdenia na podloženie výhrad, ktoré uviedla (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. marca 2012, Telefónica a Telefónica de España/Komisia, T-336/07, EU:T:2012:172, bod 82).

145 Za týchto podmienok okolnosť, že kritérium kvalifikovaných účinkov nebolo osobitne prejednané počas správneho konania, je irelevantná na účely posúdenia, či bolo dodržané právo žalobkýň na obhajobu.

146 Z toho vyplýva, že žalobkyne nemôžu dôvodne tvrdiť, že Komisia porušila ich právo na obhajobu tým, že sa na kritérium kvalifikovaných účinkov po prvýkrát odvolala v napadnutom rozhodnutí.

147 Žalobkyne nemôžu dôvodne tvrdiť ani to, že uplatnenie kritéria kvalifikovaných účinkov v odôvodneniach 1045 a 1046 napadnutého rozhodnutia sa zakladá na skutkovom stave, ktorý Komisia nezohľadnila v oznámení o výhradách. Všetky skutkové okolnosti, na ktorých sa zakladajú tieto odôvodnenia, sa totiž nachádzajú v oznámení o výhradách. Dôvod uvedený v odôvodnení 1045 napadnutého rozhodnutia, ktorý sa týka účinku sporného správania na spotrebiteľov v EHP, sa tak opiera o úvahy týkajúce štruktúry cien za služby nákladnej dopravy, úlohy špeditérov ako sprostredkovateľov medzi dopravcami a odosielateľmi a povahy jediného a pokračujúceho porušenia (vrátane jeho kvalifikácie ako obmedzenia hospodárskej súťaže „z hľadiska cieľa“), ktoré už boli obsiahnuté v bodoch 7, 104, 1396 až 1411 a 1434 až 1438 oznámenia o výhradách. Rovnako dôvod týkajúci sa účinkov medzilinkových služieb na hospodársku súťaž, v tom istom odôvodnení, sa zakladá na úvahách týkajúcich sa fungovania odvetvia nákladnej dopravy uvedených v bodoch 7, 9, 102 a 105 oznámenia o výhradách. Geografický rozsah sporného kartelu a zahrnutie prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy do jediného a pokračujúceho porušenia, uvedené v odôvodnení 1046 napadnutého rozhodnutia, sú rozoberané v bodoch 3, 125, 129, 1045, 1390, 1394 a 1430 oznámenia o výhradách.

148 Z toho vyplýva, že žalobkyne nepreukázali, že v tejto súvislosti bolo porušené ich právo byť vypočuté.

2) O uplatnení kritéria kvalifikovaných účinkov

149 V žalobe žalobkyne napadli uplatniteľnosť kritéria kvalifikovaných účinkov, o ktorom v podstate tvrdili, že nebolo uznané v práve Únie a že bolo uplatnené v rozpore so zásadou zákazu retroaktivity. Vo svojej replike však upustili od týchto tvrdení so zreteľom na rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

150 Žalobkyne naproti tomu trvajú na tom, že Komisia sa dopustila pochybení pri uplatnení kritéria kvalifikovaných účinkov. Komisia preniesla dôkazné bremeno a vychádzala z úvah, ktoré sú nesprávne a v rozpore s medzinárodným právom verejným, aby dospela k záveru, že toto kritérium bolo splnené.

151 Podľa žalobkýň z rozsudku zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia (C-413/14 P, EU:C:2017:632, body 49 až 51) vyplýva, že účinky spornej dohody alebo sporného postupu sa musia zvlášť prejaviť na hospodárskej súťaži v rámci vnútorného trhu. Tieto účinky musia byť bezprostredné, podstatné, predvídateľné a pravdepodobné.

152 V prejednávanej veci Komisia zohľadnila, že prirážky boli prenesené na úrovni výrobného a distribučného reťazca a mali dopad na spotrebiteľov v rámci EHP v podobe zvýšenia cien dovážaných tovarov. Takéto účinky však nie sú ani bezprostredné, ani predvídateľné. Nie sú ani ničím podložené, ale sú naopak čisto špekulatívne. Konkrétne odmietnutie platiť provízie malo účinky iba na špeditérov.

153 Komisia nepreukázala ani to, že účinky sporného správania na spotrebiteľov v EHP boli podstatné. Toto správanie sa týkalo iba dvoch prirážok, ktoré predstavovali zlomok konečnej ceny. Z hľadiska ekonomickej teórie však koordinácia malej časti ceny nemá vplyv na súťažnú povahu celkovej ceny. Okrem toho účinky správania, na ktorom sa zúčastnili žalobkyne v tretích krajinách, mohli iba zlepšiť, a nie obmedziť konkurencieschopnosť výrobkov dovážaných do EHP. Toto správanie totiž viedlo k poklesu prirážok v Spojených štátoch, Hongkongu, Japonsku a Thajsku.

154 Okrem toho Komisia odkázala na účinky, ktoré mali na hospodársku súťaž medzilinkové služby, ktoré dopravcovia z tretích krajín, ktorí neobsluhujú konečné cieľové letisko nachádzajúce sa v EHP, nakupujú od iných dopravcov. V napadnutom rozhodnutí však Komisia opísala tieto účinky nejasne a nedostatočne. Komisia ani nepredložila žiadny dôkaz na podloženie svojej úvahy a je sporné, že také dôkazy existujú.

155 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

156 V napadnutom rozhodnutí Komisia v podstate vychádzala z troch samostatných dôvodov, aby konštatovala, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo v tomto prípade splnené.

157 Prvé dva dôvody sú uvedené v odôvodnení 1045 napadnutého rozhodnutia. Ako to Komisia potvrdila v odpovedi na písomné a ústne otázky Všeobecného súdu, tieto dôvody sa týkajú účinkov koordinácie vzťahujúcej sa na prichádzajúce služby nákladnej dopravy posudzovanej samostatne. Prvým dôvodom je, že „zvýšené náklady leteckej dopravy do EHP, a teda vyššie ceny dovážaného tovaru, m[ohli] mať vzhľadom na svoju povahu účinky na spotrebiteľov v rámci EHP“. Druhý dôvod sa týka účinkov koordinácie týkajúcej sa prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy

„aj na poskytovanie služieb [nákladnej dopravy] inými dopravcami v rámci EHP, medzi uzlovými letiskami (‚hubs‘) v EHP používanými dopravcami z tretích krajín a cieľovými letiskami týchto zásielok v EHP, ktoré nie sú obsluhované dopravcom z tretej krajiny“.

158 Tretí dôvod sa nachádza v odôvodnení 1046 napadnutého rozhodnutia, a ako vyplýva z odpovedí Komisie na písomné a ústne otázky Všeobecného súdu, týka sa účinkov jediného a pokračujúceho porušenia posudzovaného ako celok.

159 Všeobecný súd považuje za vhodné preskúmať tak účinky koordinácie týkajúcej sa prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy posudzovanej samostatne, ako aj účinky jediného a pokračujúceho porušenia posudzovaného ako celok, pričom začne preskúmaním prvých z týchto účinkov.

i) O účinkoch koordinácie týkajúcej sa prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy, posudzovanej samostatne

160 Najskôr treba preskúmať dôvodnosť prvého dôvodu, o ktorý sa opiera záver Komisie, podľa ktorého je kritérium kvalifikovaných účinkov v prejednávanej veci splnené (ďalej len „predmetný účinok“).

161 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že ako vyplýva z odôvodnenia 1042 napadnutého rozhodnutia, kritérium kvalifikovaných účinkov umožňuje odôvodniť uplatnenie pravidiel hospodárskej súťaže Únie a EHP podľa medzinárodného práva verejného, ak možno predvídať, že sporné správanie bude mať bezprostredný a podstatný účinok na vnútornom trhu alebo v rámci EHP (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 49; pozri rovnako v tomto zmysle rozsudok z 25. marca 1999, Gencor/Komisia, T-102/96, EU:T:1999:65, bod 90).

162 V prejednávanej veci žalobkyne spochybňujú tak relevantnosť predmetného účinku (pozri body 163 až 179 nižšie), ako aj jeho predvídateľnosť (pozri body 183 až 200 nižšie), jeho podstatnú povahu (pozri body 201 až 216 nižšie) a jeho bezprostrednú povahu (pozri body 217 až 226 nižšie).

– *O relevantnosti predmetného účinku*

163 Z judikatúry vyplýva, že skutočnosť, že podnik zúčastňujúci sa na dohode alebo zosúladenom postupe sa nachádza v treťom štáte, nebráni uplatneniu článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP, pokiaľ táto dohoda alebo tento postup vyvolávajú svoje účinky na vnútornom trhu alebo v rámci EHP (pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. novembra 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, bod 11).

164 Uplatnenie kritéria kvalifikovaných účinkov má za cieľ práve zachytiť správanie, o ktorom sa síce nerozhodlo na území EHP, ale ktorého protisúťažné účinky sa môžu prejaviť na vnútornom trhu alebo v rámci EHP (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 45).

165 Toto kritérium si nevyžaduje preukázať, že sporné správanie malo účinky, ktoré sa skutočne prejavili na vnútornom trhu alebo v rámci EHP. Naopak, podľa judikatúry stačí zohľadniť pravdepodobný účinok tohto správania na hospodársku súťaž (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 51).

166 Komisii totiž prináleží zabezpečiť ochranu hospodárskej súťaže na vnútornom trhu alebo v rámci EHP pred hrozbami pre jej efektívne fungovanie.

167 Pri existencii správania, o ktorom sa Komisia domnievala, tak ako v prejednávanej veci, že preukazuje taký stupeň škodlivosti vo vzťahu k hospodárskej súťaži na vnútornom trhu alebo v rámci EHP, že ho bolo možné kvalifikovať ako obmedzenie hospodárskej súťaže „z hľadiska cieľa“ v zmysle článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP, uplatnenie kritéria kvalifikovaných účinkov nemôže vyžadovať ani preukázanie konkrétnych účinkov, ktoré predpokladá kvalifikácia správania ako obmedzenia hospodárskej súťaže „z hľadiska následku“ v zmysle týchto ustanovení, ako to navyše uznávajú žalobkyne.

168 V tejto súvislosti treba rovnako ako žalobkyne pripomenúť, že kritérium kvalifikovaných účinkov je zakotvené v znení článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP, ktoré majú zachytiť dohody a postupy, ktoré obmedzujú hospodársku súťaž na vnútornom trhu a v rámci EHP. Tieto ustanovenia totiž zakazujú dohody a postupy podnikov, ktoré majú za cieľ alebo následok vylučovanie, obmedzovanie alebo skresľovanie hospodárskej súťaže „v rámci vnútorného trhu“ a „v rámci územia, na ktoré sa vzťahuje [Dohoda o EHP]“ (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 42).

169 Z ustálenej judikatúry však vyplýva, že protisúťažný cieľ a protisúťažný následok nie sú kumulatívnymi, ale alternatívnymi podmienkami na účely posúdenia, či sa na určité správanie vzťahujú zákazy uvedené v článkoch 101 ZFEÚ a 53 Dohody o EHP (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. júna 2009, T-Mobile Netherlands a i., C-8/08, EU:C:2009:343, bod 28 a citovanú judikatúru).

170 Z toho vyplýva, že ako uviedla Komisia v odôvodnení 917 napadnutého rozhodnutia, zohľadnenie konkrétnych následkov sporného správania je zbytočné, pokiaľ je preukázaný jeho protisúťažný cieľ (pozri v tomto zmysle rozsudky z 13. júla 1966, Consten a Grundig/Komisia, 56/64 a 58/64, EU:C:1966:41, s. 496, a zo 6. októbra 2009, GlaxoSmithKline Services a i./Komisia a i., C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P a C-519/06 P, EU:C:2009:610, 55).

171 Za týchto podmienok by výklad kritéria kvalifikovaných účinkov v tom zmysle, že vyžaduje preukázanie konkrétnych následkov sporného správania aj v prípade obmedzenia hospodárskej súťaže „z hľadiska cieľa“, viedol k tomu, že právomoc Komisie konštatovať a sankcionovať porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP by podliehala podmienke, ktorá nemá oporu v texte týchto ustanovení.

172 Žalobkyne napokon nemôžu Komisii vytýkať, že nevykonala dostatočnú analýzu predmetného účinku.

173 V odôvodnení 1045 napadnutého rozhodnutia sa totiž Komisia v podstate domnievala, že jediné a pokračujúce porušenie v rozsahu, v akom sa týkalo prichádzajúcich spojení, mohlo zvýšiť sumu prirážok a v dôsledku toho celkovú cenu prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy a že špeditéri preniesli tieto zvýšené náklady na odosielateľov usadených v EHP, ktorí museli zaplatiť za tovary, ktoré kúpili, vyššiu cenu, než aká by im bola účtovaná v prípade neexistencie uvedeného porušenia.

174 Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, sa nemožno domnievať, že tento následok je irelevantný na účely uplatnenia kritéria kvalifikovaných účinkov z dôvodu, že sa osobitne neprejavil na hospodárskej súťaži na vnútornom trhu.

175 V tejto súvislosti treba v prvom rade konštatovať, že žalobkyne nevysvetlili, čo majú na mysli týmto tvrdením.

176 V druhom rade, aj keby sa argumentácia žalobkýň mala vykladať v tom zmysle, že sporné správanie v rozsahu, v akom sa týkalo prichádzajúcich spojení, nemohlo obmedziť hospodársku súťaž v EHP z dôvodu, že k nemu dochádzalo iba v tretích krajinách, kde sú usadení špeditéri, ktorí nakupovali prichádzajúce služby nákladnej dopravy od obvinených dopravcov, treba uviesť, že žalobkyne sa mýlia.

177 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že kritérium kvalifikovaných účinkov sa musí uplatniť so zreteľom na hospodársky a právny kontext sporného správania (pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. novembra 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, bod 13).

178 V prejednávanej veci z odôvodnení 14, 17 a 70 napadnutého rozhodnutia a z odpovedí účastníkov konania na opatrenia Všeobecného súdu na zabezpečenie priebehu konania vyplýva, že dopravcovia predávajú svoje služby nákladnej dopravy výlučne alebo takmer výlučne špeditérom. Čo sa však týka prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy, takmer celý predaj sa uskutočňuje na východiskovom bode dotknutých spojení, teda mimo EHP, kde sú usadení uvedení špeditéri. Zo žaloby totiž vyplýva, že žalobkyne v období od 1. mája 2004 do 14. februára 2006 predali len zanedbateľnú časť prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy zákazníkom usadeným v EHP.

179 Treba však poznamenať, že hoci špeditéri nakupujú tieto služby, je to najmä v postavení sprostredkovateľov, aby ich zaradili do balíka služieb, ktorého účelom je z povahy veci zorganizovať integrovanú prepravu tovaru na územie EHP v mene odosielateľov. Ako vyplýva z odôvodnenia 70 napadnutého rozhodnutia, títo odosielatelia môžu byť najmä kupujúcimi alebo vlastníkmi prepravovaného tovaru. Je teda prinajmenšom pravdepodobné, že sú usadení v EHP.

180 Z toho vyplýva, že len keď špeditéri prenesú do ceny svojich balíkov služieb prípadné zvýšené náklady vyplývajúce zo sporného kartelu, môže mať jediné a pokračujúce porušenie v rozsahu, v akom sa týka prichádzajúcich spojení, vplyv najmä na hospodársku súťaž medzi špeditérmi pri boji o týchto odosielateľov ako zákazníkov a v dôsledku toho sa predmetný účinok môže prejaviť na vnútornom trhu alebo v rámci EHP.

181 V dôsledku toho zvýšené náklady, ktoré by odosielatelia mohli byť povinní zaplatiť, a zdraženie tovarov dovážaných do EHP, ktoré by z toho mohlo vyplývať, patria medzi následky sporného správania, o ktoré sa Komisia mohla opierať pri uplatnení kritéria kvalifikovaných účinkov.

182 V súlade s judikatúrou citovanou v bode 161 vyššie teda vzniká otázka, či má tento účinok požadovanú predvídateľnú, podstatnú a bezprostrednú povahu.

– *O predvídateľnosti predmetného účinku*

183 Požiadavka predvídateľnosti má zabezpečiť právnu istotu tým, že sa zaručí, aby dotknuté podniky nemohli byť sankcionované z dôvodu účinkov, ktoré síce vyplývajú z ich správania, ale ktoré nemohli dôvodne očakávať, že nastanú (pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Kokott vo veci Otis Gesellschaft a i., C-435/18 P, EU:C:2019:651, bod 83).

184 Požiadavku predvídateľnosti tak spĺňajú účinky, s ktorých vznikom musia účastníci kartelu na základe všeobecných životných skúseností logicky počítať, na rozdiel od účinkov, ktorých príčinou je úplne neobvyklý priebeh okolností, a teda atypický kauzálny reťazec (pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Kokott vo veci Kone a i., C-557/12, EU:C:2014:45, bod 42).

185 Z odôvodnení 846, 909, 1199 a 1208 napadnutého rozhodnutia pritom vyplýva, že v prejednávanej veci ide o tajné horizontálne určovanie cien, o ktorom skúsenosti preukazujú, že má za následok najmä zvýšenie cien, čo vedie k zlému rozdeleniu zdrojov predovšetkým na úkor spotrebiteľov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. septembra 2014, CB/Komisia, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, bod 51).

186 Z odôvodnení 846, 909, 1199 a 1208 napadnutého rozhodnutia tiež vyplýva, že toto správanie sa týkalo PP, BP a odmietnutia platiť provízie.

187 V prejednávanej veci bolo teda pre obvinených dopravcov predvídateľné, že horizontálne určovanie PP a BP spôsobí zvýšenie ich úrovne. Ako vyplýva z odôvodnení 874, 879 a 899 napadnutého rozhodnutia, odmietanie platby provízií mohlo takéto zvýšenie posilniť. Znamenalo totiž zosúladené odmietnutie poskytovať špeditérom zľavy z prirážok a tak umožňovalo obvineným dopravcom, aby „udržali pod kontrolou neistotu v oblasti určovania cien, ktorú by mohla vytvoriť hospodárska súťaž pri platbe provízií [v rámci rokovaní so špeditérmi]“ (odôvodnenie 874 uvedeného rozhodnutia) a takto vyňali prirážky z hospodárskej súťaže (odôvodnenie 879 tohto rozhodnutia).

188 Z odôvodnenia 17 napadnutého rozhodnutia však vyplýva, že cena služieb nákladnej dopravy sa skladá z taríf a prirážok, medzi ktoré patria PP a BP. Okrem prípadu, že zvýšenie PP a BP by bolo vďaka dostatočne pravdepodobnému efektu spojených nádob kompenzované zodpovedajúcim znížením taríf a iných prirážok, takéto zvýšenie mohlo v zásade viesť k zvýšeniu celkovej ceny prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy.

189 Žalobkyne však nepreukázali, že efekt spojených nádob bol pravdepodobný do takej miery, že by predmetný účinok robil nepredvídateľným.

190 Žalobkyne totiž len nejasne poukazujú na „ekonomickú teóriu“ a v rámci tretej časti piateho žalobného dôvodu odkazujú na ústne vyhlásenie znalca počas vypočutia na Komisii. Po prvé, toto vyhlásenie však nie je sprevádzané štúdiou, na ktorej sa zakladá, ani podkladovými hrubými dátami, ktoré by mohli Všeobecnému súdu umožniť overiť jeho hodnovernosť. Po druhé, uvedené vyhlásenie sa zakladá na metodológii, ktorá sa zle prispôsobuje rozsahu jediného a pokračujúceho porušenia tak, ako je definovaný v napadnutom rozhodnutí. Metóda „rozdielu v rozdieloch“, z ktorej vychádza uvedené vyhlásenie, totiž porovnáva vývoj cien fakturovaných na spojeniach „potenciálne dotknutých diskusiami a na spojeniach, o ktorých sa vedelo, že neboli dotknuté žiadnou diskusiou“, ktoré navyše neidentifikuje. Naopak v odôvodnení 889 napadnutého rozhodnutia Komisia konštatovala, že PP a BP boli „všeobecne uplatniteľnými opatreniami, ktoré n[eboli] špecifické pre jedno spojenie“ a ktorých „cieľom bolo, aby sa uplatňovali na všetky spojenia na celosvetovej úrovni vrátane spojení… s príletom do EHP“. Po tretie treba uviesť, že uvedené vyhlásenie sa týka spoločnosti AF, a v menšom rozsahu spoločnosti KLM. Hoci teda toto vyhlásenie dochádza k záveru, že v tomto prípade existoval efekt prepojených nádob, je to iba preto, že tarify, ktoré fakturovali spoločnosti AF a KLM, boli dostatočne flexibilné a mohli klesnúť dostatočne rýchlo na to, aby neutralizovali každý nárast PP a BP“. Naopak

žalobkyne uviedli, že „tarify leteckej nákladnej dopravy [boli] určované vopred aspoň na šesť mesiacov [a že] dopravcovia kompenz[ovali] zvýšené náklady na palivo dodatočným poplatkom (PP), ktorý možno upraviť rýchlejšie, aby odrážal kolísanie ceny paliva“.

191 Za týchto podmienok mohli účastníci sporného kartelu dôvodne predpokladať, že jediné a pokračujúce porušenie bude mať v rozsahu, v akom sa týkalo prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy, za následok zvýšenie ceny služieb nákladnej dopravy na prichádzajúcich leteckých spojeniach.

192 Vzniká teda otázka, či bolo pre obvinených dopravcov predvídateľné, že špeditéri takéto zvýšené náklady prenesú na svojich vlastných zákazníkov, teda odosielateľov.

193 V tejto súvislosti z odôvodnení 14 a 70 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že cena za služby nákladnej dopravy predstavuje pre špeditérov vstupný náklad. Ide o variabilné náklady, ktorých zvýšenie má v zásade za následok zvýšenie marginálnych nákladov, vzhľadom na ktoré špeditéri definujú svoje vlastné ceny.

194 Žalobkyne nepredkladajú žiaden dôkaz preukazujúci, že okolnosti prejednávanej veci boli málo priaznivé pre následný prenos zvýšených nákladov, ktoré vyplývali z jediného a pokračujúceho porušenia na prichádzajúcich spojeniach, na odosielateľov.

195 Za týchto podmienok bolo pre obvinených dopravcov dôvodne predvídateľné, že špeditéri prenesú takéto zvýšené náklady na odosielateľov prostredníctvom zvýšenia ceny špeditérskych služieb

196 Ako však vyplýva z odôvodnení 70 a 1031 napadnutého rozhodnutia, náklady na tovar, ktorého integrovanú dopravu špeditéri vo všeobecnosti organizujú v mene odosielateľov, zahŕňajú cenu špeditérskych služieb, a najmä cenu za služby nákladnej dopravy, ktoré sú jej zložkou.

197 Vzhľadom na vyššie uvedené bolo teda pre obvinených dopravcov predvídateľné, že jediné a pokračujúce porušenie bude mať v rozsahu, v akom sa týkalo prichádzajúcich leteckých spojení, za následok zvýšenie ceny dovážaných tovarov.

198 Z dôvodov uvedených v bode 179 vyššie bolo pre obvinených dopravcov tiež predvídateľné, že ako vyplýva z odôvodnenia 1045 napadnutého rozhodnutia, tento následok nastane v EHP.

199 Keďže predmetný účinok vyplýval z bežného chodu vecí a ekonomickej racionality, nebolo navyše na to, aby ho obvinení dopravcovia mohli predvídať, vôbec potrebné, aby pôsobili na nadväzujúcom trhu dovozu tovarov alebo ich ďalšieho predaja.

200 Je teda potrebné dospieť k záveru, že Komisia dostatočne preukázala, že predmetný účinok mal vyžadovanú predvídateľnosť.

– *O podstatnej povahe predmetného účinku*

201 Posúdenie podstatnej povahy účinkov vyvolaných sporným správaním sa musí vykonať s prihliadnutím na všetky relevantné okolnosti prejednávanej veci. K týmto okolnostiam patrí najmä trvanie, povaha a rozsah porušenia. Ďalšie okolnosti, ako napríklad veľkosť podnikov,

ktoré sa zúčastnili na tomto správaní, môžu byť tiež relevantné (pozri v tomto zmysle rozsudky z 9. septembra 2015, Toshiba/Komisia, T-104/13, EU:T:2015:610, bod 159, a z 12. júla 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg/Komisia, T-441/14, EU:T:2018:453, bod 112).

202 Ak skúmaný účinok spočíva vo zvýšení ceny finálneho tovaru alebo služby odvodenej od služby, na ktorú sa vzťahuje kartel alebo obsahujúce takúto službu, možno zohľadniť aj podiel, ktorý na cene finálneho tovaru alebo služby predstavuje služba, na ktorú sa vzťahuje kartel.

203 V prejednávanej veci je vzhľadom na všetky relevantné okolnosti potrebné domnievať sa, že predmetný účinok, ktorý spočíva vo zvýšení ceny tovarov dovážaných do EHP, je podstatný.

204 V prvom rade totiž z odôvodnenia 1146 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že trvanie jediného a pokračujúceho porušenia dosahuje 21 mesiacov v rozsahu, v akom sa týkalo spojení medzi Úniou a tretími krajinami a 8 mesiacov v rozsahu, v akom sa týkalo spojení medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami. Z odôvodnení 1215 a 1217 tohto rozhodnutia vyplýva, že rovnako trvala aj účasť všetkých obvinených dopravcov s výnimkou spoločností Lufthansa Cargo a Swiss.

205 V druhom rade, pokiaľ ide o rozsah porušenia, z odôvodnenia 889 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že PP a BP boli „všeobecne uplatniteľnými opatreniami, ktoré ne[boli] špecifické pre jedno spojenie“ a ktorých „cieľom bolo, aby sa uplatňovali na všetky spojenia na celosvetovej úrovni, vrátane spojení… s príletom do EHP“.

206 V treťom rade, pokiaľ ide o povahu porušenia, z odôvodnenia 1030 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že cieľom jediného a pokračujúceho porušenia bolo obmedzenie hospodárskej súťaže medzi obvinenými dopravcami, najmä na spojeniach medzi EHP a tretími krajinami. V odôvodnení 1208 uvedeného rozhodnutia Komisia dospela k záveru, že „určovanie rôznych zložiek ceny, vrátane určitých prirážok, predstav[ovalo] jedno z najzávažnejších obmedzení hospodárskej súťaže“ a v dôsledku toho konštatovala, že jediné a pokračujúce porušenie si zaslúžilo uplatnenie koeficientu závažnosti nachádzajúceho sa „v hornej časti stupnice“ stanovenej usmerneniami z roku 2006.

207 Pre úplnosť treba poznamenať, že pokiaľ ide o podiel ceny služby, na ktorú sa vzťahoval kartel, v tovare alebo službe, ktorá je od nej odvodená alebo ktorá ju obsahuje, na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, prirážky predstavovali počas obdobia porušenia významnú časť celkovej ceny služieb nákladnej dopravy.

208 Z listu z 8. júla 2005 od Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics (Združenie pre špedíciu a logistiku Hongkongu) predsedovi podvýboru pre nákladnú dopravu (ďalej len „podvýbor ND“) Board of Airline Representatives (Rada zástupcov leteckých spoločností, ďalej len „BAR“) v Hongkongu tak vyplýva, že prirážky predstavujú „veľmi podstatnú časť“ celkovej ceny nákladných listov leteckej dopravy, ktoré museli platiť špeditéri. Rovnako žalobkyne vo svojich písomných podaniach na Všeobecný súd uviedli, že prirážky predstavovali od 5 do 30 % ceny služieb nákladnej dopravy. Ako vyplýva z tabuliek a grafov znázornených v prílohe A.109 žaloby, tento podiel dosahoval svoju najvyššiu úroveň počas obdobia, počas ktorého Komisia konštatovala porušenie článkov 101 ZFEÚ a 53 Dohody o EHP na prichádzajúcich spojeniach, a to 21,7 % v roku 2004 a 29,8 % v roku 2005.

209 Ako teda vyplýva z odôvodnenia 1031 napadnutého rozhodnutia, cena za služby nákladnej dopravy bola sama osebe „dôležitou súčasťou nákladov na prepravovaný tovar, ktorá má vplyv na jeho predaj“.

210 Pre úplnosť treba ďalej uviesť, že pokiaľ ide o veľkosť podnikov, ktoré sa zúčastnili na spornom správaní, z odôvodnenia 1209 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že kumulovaný trhový podiel obvinených dopravcov na „celosvetovom trhu“ v roku 2005 dosahoval 34 % a bol „prinajmenšom rovnako veľký pre služby nákladnej dopravy… poskytované… na spojeniach [medzi EHP a tretími krajinami]“, ktoré zahŕňajú súčasne odchádzajúce letecké spojenia aj prichádzajúce letecké spojenia. Samotné žalobkyne navyše počas obdobia porušenia dosiahli významný obrat na prichádzajúcich leteckých spojeniach vo výške viac ako 119 000 000 eur v roku 2005.

211 Žalobkyne neuvádzajú žiadne tvrdenie, ktoré by mohlo spochybniť podstatnú povahu uvažovaného účinku.

212 Po prvé, tvrdenie žalobkýň založené na teórii spojených nádob už bolo zamietnuté v bodoch 188 a 190 vyššie.

213 Po druhé, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkýň, podľa ktorého obvinení dopravcovia určovali PP a BP na spojeniach s odletom z Hongkongu, Thajska, Japonska a Spojených štátoch na úrovni nižšej než by vyplynula z hospodárskej súťaže tak, aby sa skôr zlepšila ako obmedzila konkurencieschopnosť výrobkov dovážaných do EHP, treba pripomenúť, že v zásade prináleží osobe, ktorá tvrdí skutočnosti na podloženie svojho návrhu, aby predložila dôkaz ich existencie [uznesenie z 25. januára 2008, Provincia di Ascoli Piceno a Comune di Monte Urano/Apache Footwear a i., C-464/07 P(I), neuverejnené, EU:C:2008:49, bod 9; pozri rovnako v tomto zmysle rozsudok zo 6. marca 2001, Connolly/Komisia, C-274/99 P, EU:C:2001:127, bod 113].

214 Žalobkyne však nepredkladajú ani najmenší dôkaz, ktorý by preukazoval, že obvinení dopravcovia určovali PP a BP na spojeniach s odletom z Hongkongu, Thajska a Japonska na úrovni nižšej než by vyplynula z hospodárskej súťaže. Pokiaľ ide o spojenia s odletom zo Spojených štátov, žalobkyne iba tvrdia, že kontakty, na ktorých sa zúčastnili, „zachovali výmenný kurz 1:1 medzi eurom a americkým dolárom pre PP, čo malo za následok zníženie o 17 % vzhľadom na pokles hodnoty dolára voči euru“. Žalobkyne však nijako nepreukazujú, že úroveň PP, ktorá z toho vyplynula, bola nižšia než aká by vyplynula z hospodárskej súťaže.

215 Nemožno sa teda domnievať, že bolo pravdepodobné, že obvinení dopravcovia určujú PP a BP na spojeniach s odletom z Hongkongu, Thajska, Japonska a Spojených štátoch na úrovni nižšej než by vyplynula z hospodárskej súťaže tak, aby sa skôr zlepšila ako obmedzila konkurencieschopnosť výrobkov dovážaných do EHP.

216 Je teda potrebné dospieť k záveru, že Komisia dostatočne preukázala, že predmetný účinok mal požadovanú podstatnú povahu.

– *O bezprostrednej povahe predmetného účinku*

217 Požiadavka bezprostrednosti účinkov vyvolaných sporným správaním sa týka príčinnej súvislosti medzi daným správaním a posudzovaným účinkom. Táto požiadavka má zabezpečiť, aby sa Komisia na účely odôvodnenia svojej právomoci konštatovať a sankcionovať porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP nemohla dovolávať všetkých možných účinkov, ani veľmi vzdialených účinkov, ktoré by mohli vyplynúť z tohto správania ako podmienky *sine qua non* (pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Kokott vo veci Kone a i., C-557/12, EU:C:2014:45, body 33 a 34).

218 Bezprostredná príčinná súvislosť sa však nemôže zamieňať s výlučnou príčinnou súvislosťou, ktorá by vyžadovala systematické a absolútne konštatovanie prerušenia príčinnej súvislosti, ak tretia osoba prispela k vzniku predmetných účinkov (pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Kokott vo veci Kone a i., C-557/12, EU:C:2014:45, body 36 a 37).

219 V prejednávanej veci je konanie špeditérov, pri ktorých sa dalo predvídať, že úplne nezávisle prenesú zvýšené náklady, ktoré museli platiť, na odosielateľov, skutočne takej povahy, že mohlo prispieť k vzniku predmetného účinku. Toto konanie však samo osebe nemohlo prerušiť reťazec príčinnej súvislosti medzi sporným správaním a uvedeným účinkom a tým ho zbaviť jeho bezprostrednej povahy.

220 Naopak, ak takéto konanie nie je protiprávne, ale objektívne vyplýva z predmetného kartelu pri bežnom fungovaní trhu, neprerušuje reťazec príčinnej súvislosti (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. decembra 2005, CD Cartondruck/Rada a Komisia, T-320/00, neuverejnený, EU:T:2005:452, body 172 až 182), ale pokračuje v ňom (pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Kokott vo veci Kone a i., C-557/12, EU:C:2014:45, bod 37).

221 V prejednávanej veci však žalobkyne nepreukazujú, a dokonca ani netvrdia, že by predvídateľné prenesenie zvýšených nákladov na odosielateľov usadených v EHP bolo protiprávne alebo nie vlastné bežnému fungovaniu trhu.

222 Z toho vyplýva, že predmetný účinok má požadovanú bezprostrednú povahu.

223 Tento záver nemôže byť spochybnený tvrdením žalobkýň, uvedeným na pojednávaní, podľa ktorého na to, aby sa tieto zvýšené náklady dotkli „spotrebiteľov v rámci EHP“, na ktorých Komisia odkazuje v odôvodnení 1045 napadnutého rozhodnutia, museli prejsť cez „dlhý reťazec sprostredkovateľov“, vrátane odosielateľov, špeditérov a dovozcov. Toto tvrdenie totiž vychádza z dvoch nesprávnych predpokladov.

224 Prvý z týchto predpokladov je, že „spotrebiteľmi v rámci EHP“, uvedenými v odôvodnení 1045 napadnutého rozhodnutia, sú koneční spotrebitelia, teda fyzické osoby konajúce na účel, ktorý nesúvisí s ich podnikateľskou alebo obchodnou činnosťou. Pojem spotrebiteľa v práve hospodárskej súťaže sa netýka len konečných spotrebiteľov, ale všetkých priamych alebo nepriamych užívateľov výrobkov alebo služieb, ktoré boli predmetom sporného správania (pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Mengozzi vo veci MasterCard a i./Komisia, C-382/12 P, EU:C:2014:42, bod 156).

225 Z odôvodnenia 70 napadnutého rozhodnutia, ktorého dôvodnosť žalobkyne úspešne nespochybnili vyplýva, že „odosielateľmi môžu byť kupujúci alebo predávajúci tovaru, ktorý je predmetom obchodovania, alebo vlastníci tovaru, ktorý musí byť rýchlo prepravený na relatívne dlhé vzdialenosti“. Komisia vo svojich písomných podaniach spresnila, že tento tovar možno dovážať na jeho priamu spotrebu alebo ako vstup na výrobu iných výrobkov. Pokiaľ však ide o prichádzajúce služby nákladnej dopravy, títo odosielatelia môžu byť usadení v EHP, ako správne uvádza Komisia. Odkaz na „spotrebiteľov v rámci EHP“ uvedený v odôvodnení 1045 napadnutého rozhodnutia treba teda vykladať v tom zmysle, že zahŕňa odosielateľov.

226 Druhý z uvedených predpokladov je, že aj keby odkaz na „spotrebiteľov v rámci EHP“ v odôvodnení 1045 napadnutého rozhodnutia zahŕňal len konečných spotrebiteľov, títo spotrebitelia môžu nadobudnúť dovezený tovar len na konci „dlhého reťazca sprostredkovateľov“. Koneční spotrebitelia však môžu nadobudnúť tento tovar aj priamo od odosielateľa.

227 Z vyššie uvedeného vyplýva, že predmetný účinok má predvídateľnú, podstatnú a bezprostrednú povahu a že prvý dôvod, o ktorý sa Komisia opierala pri vyvodení záveru, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo splnené, je dôvodný. Treba teda konštatovať, že Komisia mohla bez toho, aby sa dopustila nesprávneho posúdenia konštatovať, že uvedené kritérium bolo splnené, pokiaľ ide o koordináciu týkajúcu sa služieb nákladnej dopravy, posudzovanú samostatne, bez toho, aby bolo potrebné preskúmať dôvodnosť druhého dôvodu uvedeného v odôvodnení 1045 napadnutého rozhodnutia.

ii) O účinkoch jediného a pokračujúceho porušenia ako celku

228 Na úvod treba pripomenúť, že na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne v replike, nič nezakazuje posúdiť, či má Komisia potrebnú právomoc uplatniť v každom prípade právo Únie v oblasti hospodárskej súťaže vzhľadom na správanie dotknutého podniku alebo dotknutých podnikov, posudzované ako celok (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 50).

229 Podľa judikatúry sa článok 101 ZFEÚ môže uplatňovať na postupy a dohody slúžiace na dosiahnutie rovnakého protisúťažného cieľa, pokiaľ možno predvídať, že tieto postupy a dohody ako celok budú mať bezprostredné a podstatné účinky na vnútornom trhu. Podnikom totiž nemožno umožniť, aby sa vyhli uplatneniu pravidiel hospodárskej súťaže Únie kombinovaním viacerých správaní sledujúcich ten istý cieľ, z ktorých každé jednotlivo nemôže mať bezprostredný a podstatný účinok na uvedenom trhu, ale ktoré ako celok môžu mať takýto účinok (rozsudok z 12. júla 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg/Komisia, T-441/14, EU:T:2018:453, bod 106).

230 Komisia tak môže založiť svoju právomoc uplatniť článok 101 ZFEÚ na také jediné a pokračujúce porušenie, ako bolo konštatované v spornom rozhodnutí, na jeho predvídateľných, bezprostredných a podstatných účinkoch na vnútornom trhu (rozsudok z 12. júla 2018, Brugg Kabel a Kabelwerke Brugg/Komisia, T-441/14, EU:T:2018:453, bod 105).

231 Tieto úvahy platia *mutatis mutandis* pre článok 53 Dohody o EHP.

232 V odôvodnení 869 napadnutého rozhodnutia teda Komisia kvalifikovala sporné správanie ako jediné a pokračujúce porušenie, a to aj v rozsahu, v akom sa týkalo prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy. Keďže žalobkyne spochybňujú túto kvalifikáciu vo všeobecnosti, ako aj konštatovanie existencie rovnakého protisúťažného cieľa smerujúceho k obmedzeniu hospodárskej súťaže v rámci EHP, na ktorom sa táto kvalifikácia zakladá, budú ich tvrdenia preskúmané v rámci tretieho žalobného dôvodu, ktorý sa vzťahuje na túto otázku.

233 V odôvodnení 1046 napadnutého rozhodnutia Komisia, ako vyplýva z jej odpovedí na písomné a ústne otázky Všeobecného súdu, preskúmala účinky tohto porušenia ako celku. Konštatovala tak najmä, že jej vyšetrovanie odhalilo „celosvetový kartel“, ktorého „dojednania… týkajúce sa prichádzajúcich spojení boli neoddeliteľnou súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP“. Dodala, že „jednotné uplatňovanie prirážok na celosvetovej úrovni bolo kľúčovým prvkom [sporného] kartelu“. Ako uviedla Komisia v odpovedi

na písomné otázky Všeobecného súdu, jednotné uplatňovanie prirážok bolo súčasťou celkovej stratégie zameranej na neutralizáciu rizika, že by špeditéri mohli obchádzať účinky tohto kartelu tým, že si pri preprave tovaru z miesta pôvodu na miesto určenia zvolia nepriame spojenia, na ktoré sa nebudú vzťahovať koordinované prirážky. Dôvodom je, ako vyplýva z odôvodnenia 72 napadnutého rozhodnutia, že „časový faktor je menej dôležitý pre prepravu [nákladu] než pre prepravu cestujúcich“, takže náklad „môže byť prepravený s vyšším počtom medzipristátí“ a že nepriame spojenia môžu v dôsledku toho nahradiť priame spojenia.

234 Za týchto okolností Komisia správne tvrdí, že zakázať jej, aby uplatnila kritérium kvalifikovaných účinkov na sporné správanie ako celok by mohlo viesť k umelému rozdrobeniu celkového protisúťažného správania, ktoré môže ovplyvniť štruktúru trhu v EHP, na rad samostatných správaní, ktoré by mohli celkovo alebo čiastočne uniknúť právomoci Únie (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 57). Treba sa preto domnievať, že Komisia mohla v odôvodnení 1046 napadnutého rozhodnutia preskúmať účinky jediného a pokračujúceho porušenia ako celku.

235 Pokiaľ však ide o dohody a postupy, ktoré, po prvé, mali za cieľ obmedziť hospodársku súťaž aspoň v rámci Únie, v EHP a vo Švajčiarsku (odôvodnenie 903 tohto rozhodnutia), po druhé, ktoré spájali dopravcov s významnými podielmi na trhu (odôvodnenie 1209 uvedeného rozhodnutia), a po tretie, ktorých významná časť sa týkala spojení v rámci EHP počas obdobia dlhšieho ako šesť rokov (odôvodnenie 1146 tohto istého rozhodnutia), niet pochýb o tom, že bolo možné predvídať, že jediné a pokračujúce porušenie posudzované ako celok vyvolá bezprostredné a podstatné účinky na vnútornom trhu alebo v rámci EHP.

236 Z toho vyplýva, že Komisia bola tiež oprávnená v odôvodnení 1046 napadnutého rozhodnutia konštatovať, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo splnené, pokiaľ ide o jediné a pokračujúce porušenie posudzované ako celok.

237 Keďže Komisia dostatočne preukázala, že bolo predvídateľné, že sporné správanie bude mať podstatný a bezprostredný účinok v EHP, je potrebné zamietnuť túto výhradu a v dôsledku toho aj túto časť žalobného dôvodu v celom rozsahu bez toho, aby bolo potrebné preskúmať výhradu založenú na pochybeniach pri uplatnení kritéria vykonávania.

b) O druhej časti druhého žalobného dôvodu týkajúcej sa spojení medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom

238 Žalobkyne tvrdia, že článok 11 ods. 2 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave vyhradzuje švajčiarskym orgánom právomoc konštatovať a sankcionovať porušenie pravidiel hospodárskej súťaže na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom.

239 V článku 1 ods. 3 napadnutého rozhodnutia však Komisia konštatovala porušenie článku 53 Dohody o EHP na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami. Keďže Švajčiarska konfederácia nie je zmluvnou stranou Dohody o EHP, je nevyhnutne „treťou krajinou“ v zmysle tohto článku. Článok 1 ods. 3 výroku napadnutého rozhodnutia je teda protiprávny, pretože porušuje článok 11 ods. 2 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave.

240 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

241 Treba určiť, či, ako to tvrdia žalobkyne, Komisia konštatovala porušenie článku 53 Dohody o EHP na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom v článku 1 ods. 3 napadnutého rozhodnutia a prípadne, či tým prekročila hranice právomoci, ktorá jej je zverená podľa dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave.

242 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že zásada účinnej súdnej ochrany predstavuje všeobecnú zásadu práva Únie, ktorá je k dnešnému dňu zakotvená v článku 47 Charty. Táto zásada, ktorá v práve Únie zodpovedá článku 6 ods. 1 EDĽP, si vyžaduje, aby výrok rozhodnutia, ktorým Komisia konštatuje porušenia pravidiel hospodárskej súťaže, bol osobitne jasný a presný a aby podniky uznané za zodpovedné a sankcionované boli schopné pochopiť a napadnúť pripísanie tejto zodpovednosti a uloženie týchto sankcií, ako vyplývajú zo znenia uvedeného výroku (pozri rozsudok zo 16. decembra 2015, Martinair Holland/Komisia, T-67/11, EU:T:2015:984, bod 31 a citovanú judikatúru).

243 Komisia totiž uvádza povahu a rozsah porušení, ktoré sankcionuje, práve vo výroku svojich rozhodnutí. Pokiaľ ide konkrétne o rozsah a povahu sankcionovaných porušení, je to teda v zásade výrok a nie odôvodnenie, na čom záleží. Len v prípade nedostatočne jasných výrazov použitých vo výroku je potrebné ho vykladať s odvolaním sa na odôvodnenie rozhodnutia (pozri rozsudok zo 16. decembra 2015, Martinair Holland/Komisia, T-67/11, EU:T:2015:984, bod 32 a citovanú judikatúru).

244 V článku 1 ods. 3 napadnutého rozhodnutia Komisia konštatovala, že spoločnosti SAS a SAS Cargo „porušili článok 53 Dohody o EHP, pokiaľ ide o spojenia medzi letiskami nachádzajúcimi sa v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP, ale nie sú členskými štátmi, a letiskami nachádzajúcimi sa v tretích krajinách“ od 19. mája 2005 do 14. februára 2006. Medzi tieto spojenia výslovne nezahrnula spojenia medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom, ani ich výslovne nevylúčila.

245 Treba teda overiť, či Švajčiarska konfederácia patrí medzi „tretie krajiny“ uvedené v článku 1 ods. 3 napadnutého rozhodnutia.

246 V tejto súvislosti treba poznamenať, že článok 1 ods. 3 napadnutého rozhodnutia rozlišuje medzi „krajinami, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP, ale nie sú členskými štátmi“ a tretími krajinami. Je pravda, že ako to uvádzajú žalobkyne, Švajčiarska konfederácia nie je zmluvnou stranou Dohody o EHP a patrí tak vo vzťahu k nej medzi tretie krajiny.

247 Treba však pripomenúť, že vzhľadom na požiadavky jednotnosti a koherentnosti právneho poriadku Únie sa rovnaké pojmy použité v rovnakom akte musia považovať za pojmy s rovnakým významom.

248 V článku 1 ods. 2 napadnutého rozhodnutia však Komisia konštatovala porušenie článku 101 ZFEÚ na „spojeniach medzi letiskami nachádzajúcimi sa v Európskej únii a letiskami nachádzajúcimi sa mimo EHP“. Tento pojem nezahŕňa letiská nachádzajúce sa vo Švajčiarsku, hoci Švajčiarska konfederácia nie je zmluvnou stranou Dohody o EHP a jej letiská sa teda formálne musia považovať za letiská „nachádzajúce sa mimo EHP“, alebo inak povedané, v tretej krajine vo vzťahu k tejto dohode. Tieto letiská sú predmetom článku 1 ods. 4 napadnutého rozhodnutia, ktorý konštatuje porušenie článku 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave na „spojeniach medzi letiskami nachádzajúcimi sa v Európskej únii a letiskami nachádzajúcimi sa vo Švajčiarsku“.

249 Podľa zásady pripomenutej v bode 247 vyššie treba teda vychádzať z domnienky, že výraz „letiská nachádzajúce sa v tretích krajinách“ použitý v článku 1 ods. 3 napadnutého rozhodnutia, má rovnaký význam ako výraz „letiská nachádzajúce sa mimo EHP“, použitý v odseku 2 tohto článku a v dôsledku toho vylučuje letiská nachádzajúce sa vo Švajčiarsku.

250 Bez akéhokoľvek náznaku vo výroku napadnutého rozhodnutia, že Komisia zamýšľala dať odlišný význam pojmu „tretie krajiny“ uvedenému v článku 1 ods. 3 napadnutého rozhodnutia, treba prijať záver, že pojem „tretie krajiny“ uvedený v jeho článku 1 ods. 3 vylučuje Švajčiarsku konfederáciu.

251 Nemožno sa teda domnievať, že Komisia v článku 1 ods. 3 napadnutého rozhodnutia uznala žalobkyne za zodpovedné za porušenie článku 53 Dohody o EHP na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom.

252 Keďže výrok napadnutého rozhodnutia nenecháva priestor na pochybnosti, Všeobecný súd len pre úplnosť dodáva, že jeho odôvodnenie neodporuje tomuto záveru.

253 V odôvodnení 1146 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že „protisúťažné dojednania“, ktoré opísala, porušovali článok 101 ZFEÚ od 1. mája 2004 do 14. februára 2006 „pokiaľ ide o leteckú dopravu medzi letiskami v Únii a letiskami nachádzajúcimi sa mimo EHP“. V príslušnej poznámke pod čiarou (č. 1514), Komisia spresnila toto: „Na účely tohto rozhodnutia pojem ‚letiská nachádzajúce sa mimo EHP‘ označuje letiská nachádzajúce sa v iných krajinách než Švajčiarsk[a konfederácia] a zmluvné strany Dohody o EHP“.

254 Je pravda, že keď Komisia opisovala rozsah porušenia článku 53 Dohody o EHP v odôvodnení 1146 napadnutého rozhodnutia, neodkázala na pojem „letiská nachádzajúce sa mimo EHP“, ale na pojem „letiská nachádzajúce sa v tretích krajinách“. Z toho však nemožno vyvodzovať, že Komisia zamýšľala dať iný význam pojmu „letiská nachádzajúce sa mimo EHP“ na účely uplatnenia článku 101 ZFEÚ a iný pojmu „letiská nachádzajúce sa v tretích krajinách“ na účely uplatnenia článku 53 Dohody o EHP. Naopak, Komisia používala tieto dva výrazy v napadnutom rozhodnutí vzájomne zameniteľným spôsobom. V odôvodnení 824 napadnutého rozhodnutia tak Komisia uviedla, že „neuplatn[í] článok 101 ZFEÚ na protisúťažné dohody a postupy týkajúce sa leteckej dopravy medzi letiskami Únie a letiskami tretích krajín, ku ktorým došlo pred 1. májom 2004“. Rovnako v odôvodnení 1222 tohto rozhodnutia, pokiaľ ide o ukončenie účasti SAS Consortium na jedinom a pokračujúcom porušení, Komisia odkázala na svoju právomoc na základe týchto ustanovení „pre spojenia medzi Úniou a tretími krajinami, ako aj spojenia medzi Islandom, Nórskom a Lichtenštajnskom a krajinami nachádzajúcimi sa mimo EHP“.

255 Odôvodnenie napadnutého rozhodnutia teda potvrdzuje, že pojmy „letiská nachádzajúce sa v tretích krajinách“ a „letiská nachádzajúce sa mimo EHP“ majú rovnaký význam. V súlade s definíciou uvedenou v poznámke pod čiarou 1514 sa teda treba domnievať, že oba pojmy vylučujú letiská nachádzajúce sa vo Švajčiarsku.

256 Na rozdiel od toho, čo uvádzajú žalobkyne, odôvodnenia 1194 a 1241 napadnutého rozhodnutia nenasvedčujú inému riešeniu. Je pravda, že v odôvodnení 1194 tohto rozhodnutia Komisia odkázala na „spojenia medzi EHP a tretími krajinami s výnimkou spojení medzi [Úniou] a Švajčiarskom“. Rovnako v odôvodnení 1241 tohto rozhodnutia Komisia v rámci „určenia hodnoty predaja na spojeniach s tretími krajinami“ znížila o 50 % základnú sumu pre „spojenia medzi EHP a tretími krajinami s výnimkou spojení medzi [Úniou] a Švajčiarskom, v prípade ktorých Komisia koná na základe dohody [medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave]“. Bolo teda možné domnievať sa, ako to v podstate uvádzajú žalobkyne, že ak Komisia vložila do týchto

odôvodnení formuláciu „s výnimkou spojení medzi Úniou a Švajčiarskom“, bolo to preto, že sa domnievala, že na Švajčiarsku konfederáciu sa vzťahoval pojem „tretia krajina“, pokiaľ išlo o spojenia medzi EHP a tretími krajinami.

257 Komisia navyše pripustila, že do hodnoty predajov zahrnula sumu 262 084 eur za predaje služieb nákladnej dopravy, ktoré žalobkyne uskutočnili v roku 2005 na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom. Dôvodom tohto zahrnutia podľa nej bolo, že túto sumu „bohužiaľ“ nevylúčila z číselných údajov, ktoré je poskytli žalobkyne.

258 Treba však rovnako ako Komisia konštatovať, že tieto skutočnosti sa týkajú výlučne príjmov, ktoré treba zobrať do úvahy na účely výpočtu základnej sumy pokuty, a nie definície geografického rozsahu jediného a pokračujúceho porušenia, o ktorý tu ide.

259 Druhú časť a v dôsledku toho aj tento žalobný dôvod teda treba zamietnuť.

3. O treťom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení správaní, na ktorých sa zúčastnili žalobkyne a toho, že tieto správania preukazujú ich účasť na jedinom a pokračujúcom porušení alebo ich vedomosť o ňom

260 Tento žalobný dôvod sa zakladá na pochybeniach a nedostatočnej presnosti pri posúdení správaní, na ktorých sa údajne zúčastnili žalobkyne. Má desať častí, z ktorých prvá sa zakladá na nesprávnom posúdení celosvetovej povahy jediného a pokračujúceho porušenia, druhá na nesprávnom posúdení správaní v rámci dvojstrannej aliancie so spoločnosťou Lufthansa, tretia na nesprávnom posúdení emailovej komunikácie z decembra 1999 v rámci aliancie Star Cargo, štvrtá na nesprávnom posúdení správaní v rámci aliancie WOW, piata na pochybeniach súvisiacich so zahrnutím dohôd o rezervácii kapacity do jediného a pokračujúceho porušenia, šiesta na nesprávnom posúdení kontaktov, ku ktorým došlo v tretích krajinách, siedma na nesprávnom posúdení špekulácií iných dopravcov týkajúcich sa správania žalobkýň, ôsma na pochybeniach súvisiacich so zahrnutím rôznych miestnych udalostí, ku ktorým došlo v niektorých krajinách, do jediného a pokračujúceho porušenia, deviata na nesprávnom posúdení vedomosti, ktorú mali žalobkyne o správaní ostatných obvinených dopravcov a desiata na pochybeniach v celkovom posúdení súboru nepriamych dôkazov, na ktorý sa odvolala Komisia.

261 V prejednávanej veci považuje Všeobecný súd za vhodné preskúmať najprv prvú až štvrtú časť tohto žalobného dôvodu, potom jeho ôsmu časť a napokon jeho piatu, šiestu, siedmu, deviatu a desiatu časť.

a) O prvej časti založenej na viacerých protiprávnostiach pri konštatovaní jediného a pokračujúceho porušenia celosvetového rozsahu

262 V rámci tejto časti žalobkyne tvrdia, že Komisia sa dopustila viacerých protiprávností pri konštatovaní jediného a pokračujúceho porušenia celosvetového rozsahu. Na podporu tejto časti uvádzajú tri výhrady. Prvá z týchto výhrad vyplýva z porušenia povinnosti odôvodnenia a z nesprávnych zistení týkajúcich sa celosvetovej povahy jediného a pokračujúceho porušenia, druhá z nesprávnych zistení týkajúcich sa toho, že dotknuté porušenie malo mimo „jadra“ alebo „užšej skupiny“ sporného kartelu rovnakú povahu, a tretia z nesprávnych zistení týkajúcich sa toho, že porušenie malo pokračujúcu povahu.

1) O prvej výhrade vyplývajúcej z porušenia povinnosti odôvodnenia a z nesprávnych zistení týkajúcich sa celosvetovej povahy jediného a pokračujúceho porušenia

263 Žalobkyne tvrdia, že Komisia sa dopustila pochybenia, keď dospela k záveru, že postupy opísané v bode 4 napadnutého rozhodnutia majú celosvetový rozsah.

264 Predovšetkým záver uvedený v článku 1 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého sú dotknuté postupy súčasťou celosvetového porušenia, je nezlučiteľný so skutočnosťou, že Komisia uznala, že uvedené porušenie sa nevzťahuje na niektoré krajiny, čo predstavuje porušenie článku 296 ZFEÚ.

265 Ďalej samotná skutočnosť, že PP a BP sú obvyklými zložkami ceny v oblasti nákladnej dopravy neznamená, že dotknuté správanie malo vplyv na tieto prirážky vo všetkých krajinách bez výnimky. Komisia nemôže vyvodzovať zo správania, ktoré má vplyv na obmedzený počet leteckých spojení, existenciu celosvetového kartelu bez toho, aby mala k dispozícii nepriame dôkazy o správaní, ktoré má vplyv na všetky ostatné letecké spojenia. V tejto súvislosti majú žalobkyne výhrady voči záveru uvedenému v odôvodnení 889 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého sú prirážky všeobecne uplatniteľnými opatreniami, ktoré nie sú špecifické pre jedno spojenie.

266 Napokon, na rozdiel od toho, čo vyplýva z odôvodnenia 890 napadnutého rozhodnutia, samotná skutočnosť, že dopravcovia mohli uzavrieť s inými dopravami dohody v oblasti kapacity, rozširujúce ich sieť nad rámec leteckých spojení, ktoré zabezpečujú sami, nepreukazuje, že sa zúčastnili na protiprávnom správaní na všetkých leteckých spojeniach na celom svete a najmä v mnohých krajinách, ktoré nie sú členskými štátmi.

267 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

268 V prejednávanej veci treba na úvod poznamenať, že na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, Komisia vo výroku napadnutého rozhodnutia nedospela k záveru o existencii porušenia celosvetového rozmeru. Odkaz na koordináciu správania obvinených dopravcov „v oblasti stanovovania cien za poskytovanie služieb nákladnej dopravy… na celom svete“, obsiahnutý v úvodnom odseku článku 1 tohto rozhodnutia, je iba konštatovaním skutkového stavu, ktorý Komisia v odsekoch 1 až 4 toho istého článku kvalifikovala ako porušenie uplatniteľných pravidiel hospodárskej súťaže na leteckých spojeniach, o ktorých sa domnievala, že v rozhodnom čase patrili do jej právomoci, a to spojeniach v rámci EHP od 7. decembra 1999 do 14. februára 2006 (odsek 1), spojeniach medzi Úniou a tretími krajinami od 1. mája 2004 do 14. februára 2006 (odsek 2), spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami od 19. mája 2005 do 14. februára 2006 (odsek 3) a na spojeniach medzi Úniou a Švajčiarskom od 1. júna 2002 do 14. februára 2006 (odsek 4).

269 Keďže výrok napadnutého rozhodnutia nevzbudzuje žiadne pochybnosti, Všeobecný súd iba na doplnenie dodáva, že odôvodnenie napadnutého rozhodnutia potvrdzuje tento záver. Toto odôvodenie tak odkazuje jednak na porušenie uplatniteľných pravidiel hospodárskej súťaže, ktorého geografický rozsah je obmedzený na určité typy leteckých spojení (odôvodnenia 1146 a 1187) a jednak na „celosvetový kartel“ (odôvodnenia 74, 112, 832 a 1300), „celosvetovú povahu“ (odôvodnenie 887) alebo „celosvetové vykonávanie“ (odôvodnenie 1046).

270 Je pravda, že odôvodnenie 1210 napadnutého rozhodnutia sa odchyľuje od pravidla, pretože odkazuje „na geografický rozsah porušenia, [ktoré] bolo celosvetové“. Treba však uviesť, že kontext tohto ojedinelého odkazu na celosvetové porušenie skôr preukazuje, že ide iba o chybu v písaní a že ho treba chápať tak, že „geografický rozsah [sporného] kartelu bol celosvetový“. Po uvedenom odkaze totiž nasledujú tieto vety:

„Na účely určenia závažnosti porušenia to znamená, že [sporný] kartel sa vzťahoval na celý EHP a Švajčiarsko. To zahŕňa služby nákladnej dopravy… na spojeniach obomi smermi medzi letiskami nachádzajúcimi sa v EHP, medzi letiskami nachádzajúcimi sa v Únii a letiskami nachádzajúcimi sa mimo EHP, medzi letiskami nachádzajúcimi sa v Únii a letiskami nachádzajúcimi sa vo Švajčiarsku a medzi letiskami nachádzajúcimi sa na území zmluvných štátov Dohody o EHP, ktoré nie sú členskými štátmi a letiskami nachádzajúcimi sa v tretích krajinách“.

271 V dôsledku toho zistenie existencie cenovej koordinácie pri poskytovaní služieb nákladnej dopravy na celom svete ani zďaleka nie je v rozpore s odôvodnením napadnutého rozhodnutia, ale odráža stanovisko ku geografickému rozsahu sporného kartelu vyjadrené Komisiou v celom napadnutom rozhodnutí.

272 Tvrdenia žalobkýň nemôžu spochybniť tento záver.

273 Po prvé v rozsahu, v akom sa žalobkyne neopierajú o obsah napadnutého rozhodnutia, ale o rozdiely zistené medzi týmto rozhodnutím a oznámením o výhradách, aby z toho vyvodili, že na niektoré krajiny sa nevzťahuje jediné a pokračujúce porušenie, treba pripomenúť, že Komisia nie je povinná vysvetliť prípadné rozdiely existujúce medzi jej konečným posúdením a predbežným posúdením nachádzajúcim sa v oznámení o výhradách (rozsudok z 27. februára 2014, InnoLux/Komisia, T-91/11, EU:T:2014:92, bod 96). Za týchto okolností skutočnosť, že Komisia sa k týmto rozdielom nevyjadrila v napadnutom rozhodnutí nemožno vykladať tak, že implicitne upustila od kvalifikácie sporného kartelu ako celosvetového. Okolnosť, že niektoré krajiny neboli spomenuté ani v oznámení o výhradách, ani v napadnutom rozhodnutí, nepopiera zistenie celosvetovej povahy sporného kartelu v odôvodnení napadnutého rozhodnutia. Pokiaľ totiž Komisia v napadnutom rozhodnutí odkázala na celosvetovú povahu sporného kartelu, nemusela výslovne spomenúť každú dotknutú krajinu, pričom toto opomenutie nemôže brániť pochopeniu odôvodnenia uvedeného rozhodnutia.

274 Po druhé sa žalobkyne dovolávajú odôvodnenia 1375 napadnutého rozhodnutia, v ktorom Komisia skonštatovala, že výpovede iného obvineného dopravcu v konaní o zhovievavosti nemali významnú pridanú hodnotu z dôvodu, že sa týkali udalostí, ktoré sa odohrali v Dubaji (Spojené arabské emiráty) a ktoré nie sú zahrnuté v tomto rozhodnutí.

275 Dotknuté posúdenia sa nachádzajú v bode 8.6 napadnutého rozhodnutia týkajúcom sa konania o zhovievavosti a sú základom pre určenie sadzby zníženia základnej sumy pokuty, ktoré treba podľa Komisie poskytnúť v prospech obvineného dopravcu.

276 Aj keby sa tieto posúdenia mali chápať tak, že vedú k záveru, že správanie, ku ktorému došlo v Dubaji a ktoré je uvedené v oznámení o výhradách, nie je súčasťou sporného kartelu, ako ich chápu žalobkyne, toto chápanie nie je ako také v rozpore so zistením kartelu celosvetového rozsahu.

277 Komisia totiž v odôvodnení 889 napadnutého rozhodnutia uviedla, že prirážky boli „všeobecne uplatniteľnými opatreniami“, ktorých „cieľom bolo, aby sa uplatňovali na všetky spojenia na celosvetovej úrovni“ a že to platilo aj pre odmietnutie platiť provízie, ktoré malo rovnako „všeobecnú povahu“. Komisia spresnila, že prirážky boli uplatňované v rámci viacúrovňového systému, na ústrednej a miestnej úrovni, opísaného v odôvodneniach 107, 1046 a 1300 napadnutého rozhodnutia. Za týchto okolností teda vylúčenie miestneho správania z pôsobnosti sporného kartelu nepopiera jeho celosvetový rozmer.

278 Vzhľadom na uvedené treba vylúčiť existenciu porušenia povinnosti odôvodnenia vyplývajúceho z údajných vnútorných rozporov v napadnutom rozhodnutí.

279 V druhom rade, pokiaľ ide o všeobecnú uplatniteľnosť prirážok a odmietnutia platiť provízie, treba poznamenať, že Komisia odkázala v napadnutom rozhodnutí na mnohé dôkazné prostriedky, o ktorých žalobkyne v rámci prejednávanej časti žalobného dôvodu nevysvetlili, prečo nemajú dostatočnú preukaznú hodnotu.

280 Tieto dôkazné prostriedky, z ktorých viaceré sú uvedené ako príklad v poznámke pod čiarou 1323 napadnutého rozhodnutia, však dostatočne podporujú záver Komisie o všeobecnej uplatniteľnosti prirážok „na všetky spojenia na celosvetovej úrovni“. Pokiaľ tak ide o PP, treba najmä uviesť, že odôvodnenie 140 napadnutého rozhodnutia odkazuje na interný e-mail: spoločnosti Swiss, v ktorom sa uvádza, že AB „bude na celosvetovej úrovni vyberať [PP] vo výške 0,10 EUR/0,10 USD za kg“, že KLM „urobí presne to isté“ a že Lufthansa „ide tým istým smerom, ale ešte to v tomto okamihu nepotvrdila“. Aj v odôvodnení 162 tohto rozhodnutia je spomenutá emailová komunikácia medzi spoločnosťami Lufthansa a Japan Airlines z 27. septembra 2000, v ktorej sa uvádza, že Lufthansa Cargo počíta s uplatňovaním určitej sumy PP „na celosvetovej úrovni“, zatiaľ čo v odôvodnení 210 tohto rozhodnutia sa odkazuje na vyhlásenie o zhovievavosti spoločnosti Martinair, podľa ktorého táto spoločnosť komunikovala s viacerými dopravcami o celosvetovom uplatňovaní PP.

281 Rovnako v poznámke pod čiarou 1323 napadnutého rozhodnutia sa spomínajú oznámenia o zvýšení alebo znížení PP alebo BP, ktoré „odkazovali na celosvetové uplatňovanie týchto prirážok, ktoré sa neobmedzovalo na špecifické spojenie“.

282 Pokiaľ ide o BP, treba uviesť, že v odôvodnení 608 napadnutého rozhodnutia Komisia spomenula e-mail:, v ktorom spoločnosť British Airways vysvetľuje spoločnosti Lufthansa, že chce na celom svete zaviesť „mimoriadny manipulačný poplatok“. Tiež v odôvodnení 666 tohto rozhodnutia Komisia odkázala na zápisnicu zo zasadnutia výkonného výboru podvýboru pre nákladnú dopravu BAR v Hongkongu z 30. marca 2004. Z tejto zápisnice vyplýva, že suma BP pri odletoch z Hongkongu sa zakladala na „celosvetovej referenčnej hodnote“.

283 Pokiaľ ide o odmietnutie platiť provízie, je pravda, že Komisia v poznámke pod čiarou 1323 napadnutého rozhodnutia neuviedla žiadny konkrétny príklad dôkazných prostriedkov, ktoré by potvrdzovali, že toto odmietnutie sa uplatňovalo všeobecne „na všetky spojenia na celosvetovej úrovni“.

284 Po prvé však treba uviesť, že keďže prirážky sa uplatňovali všeobecne „na všetky spojenia na celosvetovej úrovni“, bolo pravdepodobné, že rovnako sa uplatňovalo aj odmietnutie platiť provízie. V odôvodnení 879 napadnutého rozhodnutia totiž Komisia konštatovala, že

odmietnutie platiť provízie a dve ďalšie zložky jediného a pokračujúceho porušenia sa navzájom dopĺňali v tom, že „umožňovali vyňať prirážky z hospodárskej súťaže spojenej s dojednávaním provízií (v skutočnosti zliav z prirážok) so zákazníkmi“.

285 Po druhé treba zdôrazniť, že Komisia aj inde ako v poznámke pod čiarou 1323 napadnutého rozhodnutia odkázala na dôkazné prostriedky potvrdzujúce, že odmietnutie platiť provízie sa uplatňovalo „na všetky spojenia na celosvetovej úrovni“. V odôvodnení 679 napadnutého rozhodnutia tak Komisia spomenula interný e-mail: týkajúci sa odmietnutia platiť provízie, v ktorom hlavný manažér pre nákladnú dopravu spoločnosti Swiss žiadal od svojich regionálnych riaditeľov, aby „sa zúčastnili na miestnych stretnutiach BAR vždy, keď sa to bude zdať dôležité“. Rovnako v odôvodnení 683 napadnutého rozhodnutia Komisia spomína interné memorandum adresované riaditeľom predaja služieb nákladnej dopravy spoločnosti CPA, v ktorom sa uvádza, že „pokiaľ to miestne podmienky umožnia, C[PA] musí zaujať spoločný prístup a odpoveď k problematike [žiadostí o províziu z prirážok]“ a „teda má zvážiť, že bude nasledovať každé zamietnutie takej žiadosti alebo takéhoto nároku na províziu, ako aj každý ďalší súvisiaci postup, ktorý môže byť koordinovaný vašimi združeniami miestnych [dopravcov]“.

286 Komisia okrem toho predložila dôkazné prostriedky na preukázanie, že k takejto koordinácii došlo v mnohých krajinách celého sveta, vrátane Hongkongu (odôvodnenie 503 napadnutého rozhodnutia), Švajčiarska (odôvodnenie 692 uvedeného rozhodnutia), Talianska (odôvodnenia 694 až 698 uvedeného rozhodnutia), Francúzska (odôvodnenie 699 uvedeného rozhodnutia), Španielska (odôvodnenie 700 toho istého rozhodnutia), Indie (odôvodnenie 701 dotknutého rozhodnutia) a Spojených štátov (odôvodnenie 702 dotknutého rozhodnutia).

287 Tvrdenie žalobkýň, že Komisia všeobecnosťou tvrdenia prevzatého do bodu 277 vyššie postupovala na základe nepodložených zovšeobecnení, sa zakladá na existencii miestneho správania, ktoré záviselo od miestnej právnej úpravy. Treba však uviesť, ako sa napokon zhodujú aj žalobkyne, že Komisia v poznámke pod čiarou 1323 napadnutého rozhodnutia spresnila, že prirážky sa uplatňovali v rámci viacúrovňového systému a že ich sadzba sa mohla líšiť a bola predmetom samostatných diskusií „s prihliadnutím na podmienky alebo právnu úpravu miestnych trhov“. Z toho vyplýva, že na rozdiel od toho, čo uvádzajú žalobkyne, Komisia nechcela tvrdiť, že sadzby prirážky sa uplatňovali jednotne na všetky letecké spojenia na celom svete.

288 Pokiaľ ide navyše o údajnú neexistenciu akejkoľvek súvislosti medzi týmto miestnym správaním a kartelom väčšieho rozsahu, treba zdôrazniť, že žalobkyne sa mýlia. V odôvodnení 832 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že sporný kartel „fungoval na celosvetovom základe“. Komisia vysvetlila, že sporný kartel sa zakladal na zložitej sieti predovšetkým dvojstranných kontaktov udržiavaných na viacerých miestach sveta a na rôznych úrovniach v rámci dotknutých podnikov (odôvodnenia 109 a 1300 uvedeného rozhodnutia). Podľa Komisie „dojednania [sporného] kartelu boli v mnohých prípadoch organizované na ústrednej úrovni“ a uplatňované na miestnej úrovni miestnymi zamestnancami (odôvodnenie 1046 uvedeného rozhodnutia). Podľa Komisie to umožňovalo miestnym zamestnancom, aby prispôsobili miestnym podmienkam opatrenia, ktoré sa všeobecne uplatňovali „na všetky spojenia na celosvetovej úrovni“, akými boli prirážky a odmietnutie platiť provízie (odôvodnenia 876, 889 a 890 a poznámka pod čiarou 1323 uvedeného rozhodnutia).

289 Po prvé miestni zamestnanci dostávali pokyny k uplatňovaniu prirážok od svojho ústredia a podávali mu o ňom správy (pozri odôvodnenia 171, 226, 233, 284, 381, 584 a 594). Okrem toho boli viazaní rozhodnutiami prijatými na úrovni ústredí. V odôvodnení 237 napadnutého rozhodnutia sa tak odkazuje na interný e-mail:, v ktorom zamestnanec spoločnosti Qantas

uviedol, že takmer všetci dopravcovia v Hongkongu informovali o svojom úmysle nasledovať spoločnosť CPA, ale že spoločnosť Qantas a viacerí obvinení dopravcovia, vrátane žalobkýň, oznámili, že skôr ako tak urobia, musia požiadať o pokyny svoje ústredné riadiace orgány. V odôvodnení 295 napadnutého rozhodnutia sa odkazuje na zápisnicu zo zasadnutia podvýboru pre nákladnú dopravu BAR z 23. januára 2003 v Singapure, v ktorej sa uvádza, že „členskí dopravcovia sa vyjadrili k zvýšeniu indexu paliva, ale nedostali od svojho ústredia žiadne pokyny zvýšiť [PP]“. Rovnako v odôvodnení 414 napadnutého rozhodnutia sa odkazuje na e-mail: miestneho manažéra spoločnosti CPA v Belgicku, z ktorého vyplýva, že spoločnosť SAC „pôvodne potvrdila, že [1. októbra 2004 zvýši aj PP], ale [že] následne jej jej ústredný riadiaci orgán pripomenul, že mala zvoliť dátum 4. október [2004]“, ktorý bol predtým predmetom viacerých predchádzajúcich kontaktov na úrovni ústredí (odôvodnenia 406, 410 a 411).

290 Po druhé z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že ku koordinácii na miestnej úrovni často dochádzalo okamžite po oznámeniach urobených na úrovni ústredí. Napríklad po oznámení spoločnosti Lufthansa týkajúcom sa zavedenia PP 28. decembra 1999 (odôvodnenie 138) bola táto otázka riešená v Hongkongu 10., 13. a 19. januára 2000 (odôvodnenia 147 až 149) a v Indii v tom istom mesiaci (odôvodnenia 151 a 152). Platí to aj pre oznámenie spoločnosti Lufthansa zo 17. februára 2003 (odôvodnenie 274), po ktorom nasledovali v ten istý deň kontakty v Kanade (odôvodnenie 291) a v Thajsku (odôvodnenie 298) a v nasledujúci deň v Singapure (odôvodnenie 296). Je to aj prípad oznámenia spoločnosti Lufthansa z 21. septembra 2004 (odôvodnenia 409 až 411), nasledovaného v ten istý deň kontaktmi v Hongkongu (odôvodnenie 431) a v dňoch 23. a 24. septembra 2004 vo Švajčiarsku (odôvodnenia 426 a 427).

291 Žalobkyne reagujú odkazom na svoju argumentáciu vysvetlenú inde v rámci prejednávaného žalobného dôvodu, v ktorej popierajú svoju účasť na jedinom a pokračujúcom porušení. V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že konštatovanie existencie jediného porušenia a jeho rozsahu je odlišné od otázky, či zodpovednosť za toto porušenie možno v celom rozsahu alebo čiastočne pripísať podniku. V dôsledku toho, keďže žalobkyne nevysvetlili, ako má preukázanie, že sa nezúčastnili na jedinom porušení preukazovať aj to, že konštatovanie, že sporný kartel bol organizovaný na viacerých úrovniach je nesprávne, treba odkaz na túto argumentáciu zamietnuť ako neúčinný.

292 V treťom rade, pokiaľ ide o konštatovanie, že dopravcovia môžu uzatvárať dohody o kapacite, obsiahnuté v odôvodnení 890 napadnutého rozhodnutia, stačí uviesť, že toto konštatovanie nemá cieľ, ktorý mu pripisujú žalobkyne. Zo znenia tohto odôvodnenia, ako aj z jeho cieľa a kontextu vyplýva, že sa netýka zodpovednosti jednotlivých obvinených dopravcov za jediné a pokračujúce porušenie, ale jeho existencie, ktorú žalobkyne v rámci prejednávanej časti nespochybňujú. Uvedené odôvodnenie totiž výslovne odkazuje na „existenciu jediného a pokračujúceho porušenia“. V odôvodneniach 112, 885 až 887 uvedeného rozhodnutia sa uvádza, že pre Komisiu išlo o to, aby preukázala, že kontakty, ku ktorým došlo v tretích krajinách alebo kontakty týkajúce sa leteckých spojení, ktoré obvinení dopravcovia nezabezpečovali a nemohli priamo zabezpečovať, boli relevantné na preukázanie existencie jediného a pokračujúceho porušenia alebo kartelu celosvetového rozmeru.

293 V každom prípade treba výhradu žalobkýň zamietnuť, keďže sa opiera výlučne o okolnosť, že niektoré orgány hospodárskej súťaže tretích krajín nekonštatovali, že žalobkyne mali možnosť uzavrieť dohody o kapacite na leteckých spojeniach s príletom do ich príslušnej krajiny. Keď totiž Komisia ukladá sankciu za protiprávne správanie podniku, vrátane správania vyplývajúceho z medzinárodného kartelu, jej cieľom je chrániť slobodnú hospodársku súťaž na vnútornom trhu. Vzhľadom na špecifikum právnych záujmov takto chránených na úrovni Únie sa však posúdenia

vykonané Komisiou na základe jej právomocí v tejto oblasti, môžu značne odlišovať od posúdení vykonaných orgánmi tretích štátov (rozsudky z 29. júna 2006, Showa Denko/Komisia, C-289/04 P, EU:C:2006:431, bod 55, a z 2. februára 2012, Dow Chemical/Komisia, T-77/08, neuverejnený, EU:T:2012:47, bod 102). Okrem toho neexistuje zásada, ani dohovor medzinárodného práva verejného, podľa ktorých by Komisia bola pri pripisovaní protiprávneho správania podľa práva Únie v oblasti hospodárskej súťaže povinná zohľadniť posúdenia príslušných orgánov tretieho štátu v oblasti práva hospodárskej súťaže (rozsudok z 2. februára 2012, Dow Chemical/Komisia, T-77/08, neuverejnený, EU:T:2012:47, bod 102).

294 Z uvedeného vyplýva, že prejednávanú výhradu treba zamietnuť.

2) O druhej výhrade vyplývajúcej z nesprávnych zistení, že porušenie má rovnakú povahu

295 Žalobkyne tvrdia, že šesť faktorov uvedených v odôvodneniach 872 až 884 napadnutého rozhodnutia (a to rovnaký protisúťažný cieľ, rovnaký tovar alebo služba, zúčastnené podniky, rovnaká povaha porušenia, spoločne prediskutované zložky a účasť na zložkách porušenia) nie je dostatočných na preukázanie súvislosti medzi všetkými správaniami vymenovanými v bode 4 napadnutého rozhodnutia mimo „jadra“ alebo „užšej skupiny“ sporného kartelu.

296 Treba pripomenúť, že porušenie principiálneho zákazu upraveného v článku 101 ods. 1 ZFEÚ môže vyplývať nielen zo samostatného činu, ale aj zo série činov, alebo dokonca z pokračujúceho správania, a to aj vtedy, keď jedna alebo viaceré zložky tejto série činov alebo tohto pokračujúceho správania by mohli aj samé osebe a zohľadňované samostatne predstavovať porušenie uvedeného ustanovenia. Ak sú teda jednotlivé činy vzhľadom na ich zhodný cieľ narúšajúci hospodársku súťaž na vnútornom trhu súčasťou „celkového plánu“, Komisia je oprávnená pripisovať zodpovednosť za ne v závislosti od účasti na porušení posudzovanom ako celok (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. decembra 2012, Komisia/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 41 a citovanú judikatúru).

297 Pri posudzovaní rovnakej povahy porušenia a existencie celkového plánu je rozhodujúca skutočnosť, že jednotlivé činy podnikov sú súčasťou „celkového plánu“ vzhľadom na ich zhodný cieľ narúšajúci hospodársku súťaž na vnútornom trhu. Na účely tohto posúdenia môže byť relevantná aspoň čiastočná totožnosť dotknutých podnikov (pozri v tomto zmysle rozsudok z 13. septembra 2013, Total Raffinage Marketing/Komisia, T-566/08, EU:T:2013:423, body 265 a 266 a citovanú judikatúru), ako aj rôzne vecné, geografické a časové prekrývanie dotknutých činov a správaní.

298 Ide najmä o totožnosť dotknutých tovarov a služieb, totožnosť spôsobov vykonávania kartelovej dohody, totožnosť fyzických osôb, ktoré sa na účet podnikov zúčastnili na karteli a totožnosť geografickej oblasti pôsobnosti dotknutých postupov (rozsudok zo 17. mája 2013, Trelleborg Industrie a Trelleborg/Komisia, T-147/09 a T-148/09, EU:T:2013:259, bod 60).

299 Podľa judikatúry tieto okolnosti musia byť predmetom celkového posúdenia (rozsudok zo 16. septembra 2013, Masco a i./Komisia, T-378/10, EU:T:2013:469, bod 58).

300 V prejednávanej veci Komisia v odôvodneniach 872 až 883 napadnutého rozhodnutia zohľadnila šesť faktorov, aby dospela k záveru že sporné správania boli súčasťou jediného porušenia. Ide po prvé, o existenciu rovnakého protisúťažného cieľa (odôvodnenia 872 až 876), po druhé, o skutočnosť, že tieto správania sa týkali tej istej služby (odôvodnenie 877), po tretie, o totožnosť podnikov zúčastnených na rôznych dotknutých konaniach (odôvodnenie 878), po štvrté

o rovnakú povahu porušenia (odôvodnenie 879), po piate, o okolnosť, že diskusie, na ktorých sa zúčastnili obvinení dopravcovia, prebiehali súčasne (odôvodnenie 880) a po šieste, o účasť väčšiny obvinených dopravcov na troch zložkách jediného a pokračujúceho porušenia (odôvodnenia 881 až 883).

301 V odôvodnení 900 napadnutého rozhodnutia Komisia pridala k týmto faktorom okolnosť, že na rôznych dotknutých konaniach sa zúčastňovali tie isté osoby.

302 V prvom rade, pokiaľ ide o existenciu rovnakého protisúťažného cieľa, z odôvodnenia 872 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že pre obvinených dopravcov bolo uvedeným cieľom „brániť hospodárskej súťaži v odvetví leteckej nákladnej dopravy v EHP koordinovaním ich správania pri stanovovaní cien za poskytovanie služieb nákladnej leteckej dopravy vylúčením hospodárskej súťaže pri účtovaní, sume a načasovaní palivovej prirážky a bezpečnostnej prirážky a [odmietnutia platiť provízie]“.

303 V rámci prejednávanej výhrady žalobkyne namietajú iba proti časti tohto posúdenia. Tvrdia, že jediným cieľom kontaktov, ku ktorým došlo v tretích krajinách, bolo umožniť obvineným dopravcom rešpektovať miestnu právnu úpravu. Navyše tvrdia, že ďalšie správania vyplynuli z diskusií, ku ktorým dochádzalo v rámci legitímnych dohôd o spolupráci, ako je dvojstranná aliancia so spoločnosťou Lufthansa, aliancia WOW alebo aliancia Star Cargo.

304 Treba zdôrazniť, že žalobkyne nepredkladajú žiaden dôkaz na podloženie svojej námietky a v podstate iba všeobecne odkazujú na svoju argumentáciu, ktorú vysvetlili inde v rámci prejednávaného žalobného dôvodu a v ktorej popierajú svoju účasť na jedinom a pokračujúcom porušení. Táto argumentácia bude posúdená pri preskúmaní ostatných častí prejednávaného žalobného dôvodu.

305 V druhom rade žalobkyne tvrdia, že neexistuje celosvetový trh pre všetky služby nákladnej dopravy, ale množstvo relevantných trhov.

306 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že pri uplatnení článku 101 ods. 1 ZFEÚ je potrebné definovať relevantný trh práve s cieľom určiť, či dohoda môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi a má za cieľ alebo následok vylučovanie, obmedzovanie alebo skresľovanie hospodárskej súťaže na vnútornom trhu,. V dôsledku toho má Komisia povinnosť vymedziť relevantný trh v rozhodnutí prijatom podľa článku 101 ods. 1 ZFEÚ len vtedy, ak bez tohto vymedzenia nie je možné určiť, či daná dohoda, rozhodnutie združenia podnikov alebo zosúladený postup môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi a má za cieľ alebo následok vylučovanie, obmedzovanie alebo skresľovanie hospodárskej súťaže na vnútornom trhu (pozri rozsudok z 27. februára 2014, InnoLux/Komisia, T-91/11, EU:T:2014:92, bod 129 a citovanú judikatúru).

307 V prejednávanej veci však žalobkyne netvrdia, že bez predchádzajúceho vymedzenia relevantného trhu nebolo možné určiť, či malo jediné a pokračujúce porušenie za cieľ obmedziť a skresliť hospodársku súťaž na vnútornom trhu a mohlo ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi.

308 Za týchto okolností sa nemožno domnievať, že na určenie, či jediné a pokračujúce porušenie mohlo ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi bolo nevyhnutné vymedziť relevantný trh. Komisia teda správne v odôvodnení 74 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že nie je povinná vymedziť tento trh a následne od toho upustila.

309 Komisia však napriek tomu v odôvodnení 877 napadnutého rozhodnutia rovnako správne skonštatovala, že „dojednania sa týka[li] poskytovania služieb leteckej nákladnej dopravy a stanovovania ich cien“ a odkázala na „rovnaký tovar/služby“.

310 Ak totiž ide o také porušenie článku 101 ZFEÚ ako je to, o ktoré ide v prejednávanej veci, sú to práve dohody a činnosti kartelu, ktoré vymedzujú relevantné trhy (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. februára 2014, InnoLux/Komisia, T-91/11, EU:T:2014:92, bod 131 a citovanú judikatúru).

311 Ako však bolo uvedené v bodoch 205 a 288 vyššie, Komisia dospela k záveru, že prirážky boli všeobecne uplatniteľnými opatreniami, ktoré sa mali uplatňovať „na všetky spojenia na celosvetovej úrovni“ a že odmietnutie platiť provízie „malo rovnako všeobecnú povahu“.

312 Z toho vyplýva, že samotní členovia sporného kartelu určili tovary alebo služby, ktoré boli predmetom ich diskusií a zosúladených postupov tým, že do svojich diskusií zahrnuli služby nákladnej dopravy bez rozlišovania v závislosti od miesta odletu alebo príletu s výnimkou vykonania úprav podľa miestnych podmienok (poznámka pod čiarou 1323 napadnutého rozhodnutia).

313 Komisia preto dôvodne kvalifikovala poskytovanie služieb nákladnej dopravy tak, ako ich opísala v odôvodneniach 14 až 18 napadnutého rozhodnutia, ako „jedinú službu“.

314 V treťom rade žalobkyne tvrdia, že okrem kontaktov, ku ktorým dochádzalo v „užšej skupine“ sporného kartelu, sa väčšina sporných správaní týkala veľmi odlišných podnikov. Ako príklad uvádzajú kontakty v Hongkongu spomenuté v napadnutom rozhodnutí, ktorých sa zúčastnila asi päťdesiatka podnikov, z ktorých iba štrnásť bolo uznaných za zodpovedné za jediné a pokračujúce porušenie.

315 V tejto súvislosti z odôvodnenia 878, ako aj z odôvodnení 881 až 883 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že Komisia zistila existenciu významného prekrývania medzi podnikmi, ktoré sa zúčastnili na rôznych zložkách jediného a pokračujúceho porušenia. Jednak sa totiž všetci obvinení dopravcovia zúčastnili na zložke týkajúcej sa PP, a jednak sa takmer všetci obvinení dopravcovia zúčastnili na ostatných dvoch zložkách.

316 Príklad kontaktov, ku ktorým došlo v Hongkongu, nemôže vyvrátiť toto zistenie, keďže skutočnosť, že niektorí z obvinených dopravcov sa ich nezúčastnili, nie je v rozpore s konštatovaním ich účasti na troch zložkách jediného a pokračujúceho porušenia alebo viacerých z nich. Pokiaľ ide o tvrdenie, že množstvo dopravcov, ktorí sa okrem obvinených dopravcov zúčastnili na uvedených kontaktoch, svedčí o rozmanitosti účastníkov sporných konaní, treba uviesť, že ako vyplýva z judikatúry citovanej v bodoch 297 a 298 vyššie, totožnosť podnikov zúčastnených na rôznych sporných konaniach nie je podmienkou nevyhnutnou na účely kvalifikácie týchto konaní ako jediného a pokračujúceho porušenia, ale iba jedným nepriamym dôkazom medzi inými, ktoré musí Komisia zohľadniť pri určení, či existuje celkový plán (pozri rozsudok zo 16. septembra 2013, Masco a i./Komisia, T-378/10, EU:T:2013:469, bod 32 a citovanú judikatúru). Navyše treba rovnako ako Komisia poznamenať, že toto tvrdenie nevylučuje, že dotknuté konania obvinených dopravcov mali za cieľ vykonávať na miestnej úrovni rozhodnutia prijaté na úrovni ústredí v rámci viacúrovňového systému opísaného v odôvodneniach 107, 1046 a 1300 napadnutého rozhodnutia.

317 V štvrtom rade žalobkyne v podstate vytýkajú Komisii, že pokiaľ ide o povahu jediného a pokračujúceho porušenia, nezohľadnila osobitosti koordinácie, ktorú si vyžadovala miestna právna úprava alebo ktorá bola súčasťou legitímnych aliancií. Žalobkyne tým iba opakujú tvrdenia už uvedené na podporu ich výhrady voči existencii rovnakého protisúťažného cieľa. Tieto tvrdenia treba preto z rovnakých dôvodov zamietnuť.

318 Žalobkyne navyše tvrdia, že odmietnutie platiť provízie sa odlišuje od ostatných zložiek jediného porušenia tým, že vyplynulo z verejného sporu medzi dopravcami a špeditérmi týkajúceho sa výkladu štandardných doložiek na rozdiel od „tajnej koordinácie [PP a BP] v skupinke dopravcov“.

319 V tejto súvislosti je pravda, že z odôvodnení 675 až 702 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že otázka platby provízií z prirážok bola medzi dopravcami a špeditérmi predmetom rozdielneho právneho výkladu. Tento spor sa týkal najmä výkladu niektorých štandardných doložiek, ktoré mali zakotvovať povinnosť platby provízií. Obvinení dopravcovia sa však neobmedzili na to, že definovali spoločné stanovisko k tejto otázke, aby ho koordinovaným spôsobom obhajovali na príslušných súdoch alebo kolektívne presadzovali u verejných orgánov a iných profesijných združení. Naopak, dopravcovia sa zosúladili tým, že sa na viacstrannej úrovni dohodli, že odmietnu so špeditérmi rokovať o platbe provízii a že im odmietnu poskytnúť zľavy z prirážok. V odôvodnení 695 napadnutého rozhodnutia tak Komisia odkázala na e-mail: z 19. mája 2005, v ktorom regionálny manažér spoločnosti Swiss v Taliansku uvádza, že „všetci [účastníci stretnutia, ktoré sa konalo 12. mája 2005,] potvrdili [svoju] vôľu neakceptovať odmenu z PP/BP“. V odôvodnení 696 napadnutého rozhodnutia sa uvádza e-mail: zo 14. júla 2005, v ktorom CPA uvádza, že „všetci [účastníci stretnutia, ktoré sa konalo deň predtým,] opätovne potvrdili svoj pevný úmysel neakceptovať žiadne rokovania týkajúce sa“ platby provízií. Rovnako v odôvodnení 700 toho istého rozhodnutia sa Komisia odvolala na interný e-mail:, v ktorom zamestnanec spoločnosti Cargolux informoval svoje ústredné riadiace orgány o konaní stretnutia „so všetkými [dopravcami] pôsobiacimi na letisku v [Barcelone]“ a uviedol, že „podľa všeobecného názoru nemusíme platiť provízie z prirážok“.

320 Z napadnutého rozhodnutia rovnako vyplýva, že viacero dopravcov si na dvojstrannej úrovni vymieňalo informácie, aby sa vzájomne ubezpečili, že budú naďalej odmietať platiť provízie, ako sa na tom predtým dohodli. Ako príklad odôvodnenie 688 tohto rozhodnutia opisuje telefonický rozhovor z 9. februára 2006, počas ktorého sa spoločnosť Lufthansa pýtala spoločnosti AF, či jej stanovisko k odmietnutiu platiť provízie zostalo nezmenené.

321 Cieľ odmietnutia platiť provízie je teda odlišný od verejného sporu právnej povahy, na ktorý odkazujú žalobkyne. Ako však vyplýva z odôvodnení 874 a 899 napadnutého rozhodnutia, odmietnutie platiť provízie mohlo posilniť koordináciu týkajúcu sa prirážok. Podľa Komisie totiž znamenalo zosúladené odmietnutie poskytnúť špeditérom zľavy z prirážok a tak umožňovalo obvineným dopravcom, aby „udržali pod kontrolou neistotu v oblasti určovania cien, ktorú by mohla vytvoriť hospodárska súťaž pri platbe provízií [v rámci rokovaní so špeditérmi]“ (odôvodnenie 874) a takto vyňali prirážky z hospodárskej súťaže (odôvodnenie 879). Tvrdenie žalobkýň, ktoré dávajú do protikladu verejnú povahu odmietnutia platiť provízie s tajnou povahou koordinácie týkajúcej sa PP a BP je teda skutkovo nesprávne.

322 Z toho vyplýva, že treba zamietnuť aj opatrenie na zabezpečenie priebehu konania navrhované žalobkyňami v replike, ktorého cieľom je získať na podloženie prejednávaného tvrdenia predloženie vyhlásení o zhovievavosti, na ktorých sa zakladal opis údajného „pevného jadra“

v napadnutom rozhodnutí. Nie je totiž potrebné doplniť informácie, ktorými disponuje Všeobecný súd, aby bolo možné reagovať na tvrdenia, ktorými žalobkyne napádajú kvalifikáciu povahy jediného porušenia v napadnutom rozhodnutí (pozri bod 126 vyššie).

323 V piatom rade žalobkyne tvrdia, že sa na ne nevzťahujú príklady zložiek porušenia, ktoré boli prediskutované súčasne, ktoré Komisia uvádza v odôvodnení 880 napadnutého rozhodnutia. Toto tvrdenie sa týka účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení, a nie existencie takéhoto porušenia. V súlade s úvahami vysvetlenými v bode 291 vyššie je preto v rámci prejednávanej výhrady irelevantné.

324 V šiestom rade žalobkyne tvrdia, že účasť obvinených dopravcov na jednej alebo viacerých zložkách jediného a pokračujúceho porušenia sama osebe nepreukazuje, že tieto zložky spolu súvisia. Treba uviesť, že toto tvrdenie je neúčinné, keďže Komisia nezaložila zistenie existencie jediného porušenia iba na tejto okolnosti, ale na súbore nepriamych dôkazov pripomenutých v bode 300 vyššie, ktorého dostatočnosť žalobkyne v rámci prejednávanej výhrady úspešne nespochybnili.

325 Z uvedeného vyplýva, že prejednávanú výhradu treba zamietnuť.

3) O tretej výhrade vyplývajúcej z nesprávnych zistení o pokračujúcej povahe porušenia

326 Žalobkyne vytýkajú Komisii, že dostatočne nepodložila pokračujúcu povahu porušenia. Členovia sporného kartelu sa tak zúčastnili iba na ojedinelom a sporadickom správaní miestneho alebo regionálneho rozsahu.

327 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

328 Treba uviesť, že žalobkyne v rámci prejednávanej výhrady iba opakujú svoju argumentáciu týkajúcu sa geografického rozsahu sporného kartelu, ktorá už bola preskúmaná a zamietnutá v rámci preskúmania prvej výhrady prejednávanej časti žalobného dôvodu. Navyše, hoci z bodu 4 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že kontakty, z ktorých Komisia vychádzala, aby preukázala existenciu jediného a pokračujúceho porušenia, sa odohrávali počas celého obdobia porušenia a že prispievali k sledovaniu rovnakého protisúťažného cieľa (pozri body 302 až 304 vyššie a body 439 a 467 nižšie), žalobkyne iba všeobecne odkazujú na sporadickú a ojedinelú povahu sporných kontaktov a neoznačujú žiadne obdobie, počas ktorého došlo k prerušeniu dotknutého jediného porušenia.

329 Treba teda zamietnuť prejednávanú výhradu a v dôsledku toho prejednávanú časť žalobného dôvodu v celom rozsahu.

b) O druhej časti založenej na nesprávnom posúdení správaní vyplývajúcich z dvojstrannej aliancie so spoločnosťou Lufthansa

330 V rámci prejednávanej časti sa žalobkyne opierajú o rozhodnutie Komisie 96/180/ES zo 16. januára 1996 týkajúce sa konania podľa článku [101 ZFEÚ] a článku 53 Dohody o EHP (IV/35.545 – LH/SAS) [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 54, 1996, s. 28, ďalej len „výnimka z roku 1996“). Toto rozhodnutie vyňalo zo zákazu formulovaného v článku 101 ods. 1 ZFEÚ všeobecnú dohodu o aliancii, v ktorej sa spoločnosť Lufthansa a žalobkyne dohodli na spoločnej cenovej politike na celosvetovej úrovni a čo najširšej integrácii ich služieb nákladnej dopravy. Žalobkyne

tvrdia, že vzhľadom na túto výnimku mala Komisia vylúčiť zo súboru nepriamych dôkazov zohľadneného proti nim ich dvojstranné kontakty so spoločnosťou Lufthansa spomenuté v odôvodneniach 223, 597, 618 až 620 a 673 napadnutého rozhodnutia.

331 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

332 Ako vyplýva tak z odôvodnení 791 a 792 napadnutého rozhodnutia, ako aj z písomných podaní Komisie na Všeobecný súd, dvojstranné kontakty medzi spoločnosťou Lufthansa a žalobkyňami neboli zohľadnené voči žalobkyniam na účely preukázania ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení v rozsahu, v akom sa na ne vzťahovala výnimka z roku 1996. Ako vyplýva z odôvodnení 24 a 28 tejto výnimky, aliancia medzi žalobkyňami a spoločnosťou Lufthansa mala široký rozsah, keďže „úmyslom [strán bolo] vytvoriť na celosvetovej úrovni integrovaný systém dopravy zahŕňajúci… spoločnú cenovú politiku“, okrem iného pre služby nákladnej dopravy. Okrem toho medzi účastníkmi konania nie je sporné, že dvojstranné kontakty medzi spoločnosťou Lufthansa a žalobkyňami v oblasti PP a BP vyplývali z aliancie, ktorá bola vyňatá zo zákazu.

333 Na účely vyjadrenia sa k prejednávanej časti treba teda preskúmať, či, ako to vyplýva z poznámok pod čiarou 1251 a 1258 napadnutého rozhodnutia, kontakty uvedené v odôvodneniach 223, 618 a 620 napadnutého rozhodnutia prispievajú k preukázaniu existencie správania, ktoré presahuje pôsobnosť výnimky z roku 1996, tým že svedčia o účasti žalobcov na mnohostrannej koordinácii v rámci aliancie WOW alebo, pokiaľ ide o odôvodnenie 673, na protisúťažných kontaktoch s inými konkurentami ako bola spoločnosť Lufthansa. Naproti tomu, keďže Komisia sa neopiera ani o kontakt z 2. októbra 2001, uvedený v odôvodnení 597 napadnutého rozhodnutia, ani o kontakt z 13. januára 2003, uvedený v odôvodnení 619 tohto rozhodnutia, aby preukázala účasť žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení, treba zamietnuť ako neúčinnú ich argumentáciu v tejto súvislosti a obmedziť analýzu na kontakty uvedené v odôvodneniach 223, 618, 620 a 673 napadnutého rozhodnutia.

334 V prvom rade odôvodnenie 223 napadnutého rozhodnutia odkazuje na internú emailovú komunikáciu spoločnosti Lufthansa z 3. a 11. apríla 2002. V tejto komunikácii Lufthansa informuje jednak o stanovisku spoločnosti SAC proti opätovnému zavedeniu PP, a jednak pre porovnanie o ochote žalobkýň spolupracovať. Komisia sa v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia domnieva, že tento dôkaz prispieva k podloženiu zistenia o účasti žalobkýň na koordinácii týkajúcej sa PP v rámci aliancie WOW.

335 V tejto súvislosti treba rovnako ako žalobkyne uviesť, že z uvedenej emailovej komunikácie nevyplýva, že žalobkyne boli vo veci PP v kontakte so spoločnosťou SAC. Okrem toho nemožno vyvodiť, ako to robí Komisia vo svojej odpovedi na písomné otázky Všeobecného súdu, že keď spoločnosť Lufthansa porovnala spoluprácu žalobkýň a spoločnosti SAC, ktoré sú samozrejme všetky účastníkmi aliancie WOW, nevyhnutne odkazovala na spoluprácu žalobkýň v rámci uvedenej aliancie, a nie na ich spoluprácu v rámci aliancie, na ktorú sa vzťahovala výnimka z roku 1996.

336 Na rozdiel od toho, čo zrejme tiež tvrdí Komisia vo svojej odpovedi na písomné otázky Všeobecného súdu, rozhodnutie mnohých dopravcov, vrátane žalobkýň a spoločnosti Lufthansa, opätovne zaviesť PP v apríli 2002 (odôvodnenia 209 a 210 napadnutého rozhodnutia) nemôže viesť k výkladu emailovej komunikácie odlišnému od výkladu uvedeného v bode 335 vyššie. V prvom rade sa žalobkyne nenachádzajú medzi dopravcami spomenutými v odôvodneniach 209 a 210 napadnutého rozhodnutia ako dopravcovia, ktorí sa zúčastnili na diskusii o PP, a najmä o jej

opätovnom zavedení na začiatku roka 2002. V druhom rade nemožno z okolnosti, že aj žalobkyne v apríli 2002 opätovne zaviedli PP vyvodiť, že bezprostredne pred tým boli v kontakte so spoločnosťou Lufthansa, ktorý išiel nad rámec výnimky z roku 1996, a predovšetkým so spoločnosťou SAC v rámci aliancie WOW. Okrem toho treba uviesť, že Komisia sa v napadnutom rozhodnutí neopiera o dôkazy uvedené v odôvodneniach 209 a 210, aby preukázala účasť žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení.

337 Vzhľadom na uvedené treba dospieť k záveru, že dôkazy uvedené v odôvodnení 223 napadnutého rozhodnutia nepreukazujú účasť žalobkýň na koordinácii týkajúcej sa PP v rámci aliancie WOW, ale dokladajú iba existenciu kontaktov medzi žalobkyňami a spoločnosťou Lufthansa vo veci PP. S prihliadnutím na povahu týchto kontaktov a skutočnosť, že v rozhodnom čase sa uplatňovala výnimka z roku 1996, sa treba domnievať, že tieto dôkazy nemajú žiadnu preukaznú hodnotu.

338 V druhom rade, odôvodnenia 618 a 620 napadnutého rozhodnutia odkazujú najmä na niekoľko interných emailov spoločnosti Lufthansa odosielaných od konca novembra 2002 do začiatku marca 2003, ktoré sa týkajú úrovne BP uplatňovanej v Hongkongu. Komisia sa v odôvodnení 792 napadnutého rozhodnutia domnieva, že tieto dôkazy prispievajú k preukázaniu, že žalobkyne koordinovali úroveň BP s členmi aliancie WOW. Žalobkyne spochybňujú posúdenia Komisie týkajúce sa dvoch emailov zaslaných 5. decembra 2002 a 5. marca 2003.

339 Prvý e-mail: z 5. decembra 2002 pochádza od manažéra spoločnosti Lufthansa v Hongkongu, ktorý v ňom informuje, že počas nedávneho zasadnutia podvýboru pre nákladnú dopravu BAR väčšina dopravcov uviedla, že budú nasledovať spoločnosť CPA a pripoja sa k žiadosti o povolenie znížiť úroveň BP. Tento manažér následne žiadal od svojho náprotivku, aby sa „porozprával so svojimi partnermi, predovšetkým u [žalobkýň], [AF] a [Japan Airlines], aby zistil, či by zmenili stanovisko a nasledovali príklad [Lufthansa] nezníženie [BP]“ a „presvedčil [SAC] a [KLM], keďže obaja [dopravcovia] sa ešte nerozhodli, či zmenia svoju BP“, pričom mu navrhol, aby tak urobil „na stretnutí [aliancie] WOW budúci týždeň“ (pozri odôvodnenie 618).

340 Z tohto emailu vyplýva, že žalobkyne sa zúčastnili na uvedenom zasadnutí podvýboru pre nákladnú dopravu BAR a že pri tejto príležitosti oznámili ostatným dopravcom svoje stanovisko k navrhovanej úprave úrovne BP, čo napokon žalobkyne na Všeobecnom súde nepopierajú. Tento dokument preto prispieva k preukázaniu, že žalobkyne v rámci podvýboru pre nákladnú dopravu BAR koordinovali úroveň BP v Hongkongu s inými dopravcami ako so spoločnosťou Lufthansa. V tomto kontexte treba návrh spoločnosti Lufthansa zaoberať sa otázkou úrovne BP v Hongkongu na ďalšou stretnutí aliancie WOW, formulovaný v tom istom emaile, chápať nad rámec jeho jasného znenia s prihliadnutím na mnohostranné kontakty, ku ktorým k tejto otázke dochádzalo počas toho istého obdobia a na ktorých sa zúčastňovala tak spoločnosť Lufthansa, ako aj žalobkyne. Z toho vyplýva, že Komisia sa nedopustila pochybenia, keď v odôvodnení 792 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že uvedený e-mail: potvrdzoval existenciu koordinácie týkajúcej sa úrovne BP medzi členmi aliancie WOW.

341 Žalobkyne samozrejme oprávnene reagujú tak, že neexistuje žiadny dôkaz o tom, že stretnutie aliancie WOW k tejto otázke skutočne prebehlo, a dokonca ani o tom, že Lufthansa zaslala návrh v tomto zmysle ostatným členom uvedenej aliancie. To však nemôže Komisii zabrániť, aby sa odvolala na uvedený e-mail: ako dôkaz v neprospech žalobkýň v rámci širšieho súboru nepriamych dôkazov. Skutočnosť, že Lufthansa mala v úmysle zaoberať sa touto otázku na stretnutí aliancie WOW totiž sama osebe predstavuje nepriamy dôkaz, že členovia uvedenej aliancie sa zaoberali otázkou úrovne BP (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. júna 2012, GDF Suez/Komisia, T-370/09, EU:T:2012:333, bod 226).

342 Druhý e-mail: z 5. marca 2003 pochádza od manažéra spoločnosti Lufthansa v Hongkongu, ktorý v ňom informuje svoj náprotivok v spoločnosti Lufthansa, že „jeho úsilie týkajúce sa BP u partnerov v [aliancii] WOW“ bolo úspešné, pričom sa odvoláva na posledné informácie, ktoré dostal v tejto súvislosti od žalobkýň a od spoločnosti SAC (odôvodnenie 620 napadnutého rozhodnutia). Tento manažér spresňuje, že žalobkyne získali súhlas orgánov v Hongkongu a že BP sa bude uplatňovať od 14. marca 2003.

343 Z tohto dokumentu vyplýva, že Lufthansa kontaktovala spoločnosť SAC a žalobkyne vo veci BP uplatňovanej v Hongkongu a jej úmyslom bolo, aby k týmto kontaktom dochádzalo v rámci aliancie WOW.

344 Treba samozrejme zdôrazniť, že konkrétne podmienky tohto kontaktovania nie sú špecifikované, predovšetkým, či išlo o mnohostranný kontakt alebo nie. Hoci však podľa ustálenej judikatúry Komisia musí uviesť presné a zhodujúce sa dôkazy, aby preukázala existenciu porušenia, každý z dôkazov, ktoré predloží, nemusí nevyhnutne zodpovedať týmto kritériám pre každú zložku porušenia. Z toho vyplýva, že hoci dotknutý e-mail: sám osebe nepreukazuje, že žalobkyne sa zúčastnili mnohostranného kontaktu so spoločnosťami SAC a Lufthansa v rámci aliancie WOW, v súlade s ustálenou judikatúrou (pozri rozsudok z 1. júla 2010, Knauf Gips/Komisia, C-407/08 P, EU:C:2010:389, bod 47 a citovanú judikatúru) bude napriek tomu potrebné v rámci desiatej časti prejednávaného žalobného dôvodu preskúmať, či spoločne s inými dôkazmi mohol tento e-mail: tvoriť súbor nepriamych dôkazov, ktoré umožnili Komisii dospieť k záveru, že tomu tak bolo.

345 V treťom rade, odôvodnenie 673 napadnutého rozhodnutia odkazuje na interný e-mail: zamestnanca kancelárie spoločnosti Lufthansa v Tokiu z 30. októbra 2001, v ktorom je vyslovené poľutovanie nad tým, že Lufthansa „premeškala príležitosť“ tým, že sa nechopila iniciatívy a nepodala včas žiadosť týkajúcu sa BP japonským orgánom, čím spôsobila „oslabenie“ „spojenectva zahraničných dopravcov pri [stanovení BP na] 0,10-0,15 eur za [kg]“ a to, že v medziobdobí podali „európske ťažké kalibre“, konkrétne spoločnosti AF, KLM, British Airways a žalobkyne, žiadosť týkajúcu sa 500 až 600 japonských jenov na letecký nákladný list. V uvedenom odôvodnení sa ďalej uvádza, že príjemca tohto emailu ho preposlal interne, pričom uviedol, že je naďalej za to, aby Lufthansa podala žiadosť o BP vo výške 0,15 eur za kg a že si je „istý, že ostatní európski dopravcovia budú nasledovať, keď oznámime, že sa ujmeme vedenia“.

346 Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, tieto dôkazy sa neobmedzujú na to, že odkazujú na žiadosti podané inými dopravcami japonským orgánom a vyjadrujú želanie spoločnosti Lufthansa odchýliť sa od sumy BP, ktorú požadovali okrem iného žalobkyne. Prvý e-mail: tak odkazuje na pokus o koordináciu medzi „zahraničnými dopravcami“ s cieľom dospieť k určitej sume BP a nepriamo dáva do súvisu neúspech tohto pokusu s podaním žiadosti týkajúcej sa inej sumy BP viacerými európskymi dopravcami, vrátane žalobkýň. Druhý e-mail: odhaľuje úmysel spoločnosti Lufthansa upovedomiť uvedených európskych dopravcov o tom, že sa ujme vedenia a podá žiadosť v súlade s pôvodným cieľom koordinácie. Dôkazy uvedené v odôvodnení 673 napadnutého rozhodnutia preto môžu prispieť k preukázaniu existencie protisúťažných kontaktov medzi žalobkyňami a inými dopravcami než je Lufthansa.

347 Vzhľadom na uvedené treba dospieť k záveru, že dôkazy uvedené v odôvodnení 223 napadnutého rozhodnutia preukazujú iba existenciu kontaktov týkajúcich sa PP medzi žalobkyňami a spoločnosťou Lufthansa, kvôli čomu ich treba z dôvodov vysvetlených v bode 337 vyššie vylúčiť zo súboru nepriamych dôkazov, ktorý žalobkyne spochybňujú ako celok v rámci desiatej časti prejednávaného žalobného dôvodu. Okrem toho, keďže e-mail: uvedený v odôvodnení 620 tohto

rozhodnutia sám osebe nepreukazuje, že žalobkyne sa zúčastnili na mnohostrannom kontakte so spoločnosťami SAC a Lufthansa v rámci aliancie WOW, bude v súlade s judikatúrou uvedenou v bode 344 vyššie potrebné v rámci desiatej časti prejednávaného žalobného dôvodu preskúmať, či tento e-mail:, spoločne s inými dôkazmi, vrátane dôkazov opísaných v odôvodneniach 618 a 673 uvedeného rozhodnutia, možno napriek tomu zahrnúť do súboru nepriamych dôkazov, ktorý umožnil Komisii dospieť k záveru o účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení.

c) O tretej časti založenej na nesprávnom posúdení emailovej komunikácie z decembra 1999 v rámci aliancie Star Cargo

348 Žalobkyne tvrdia, že Komisia nesprávne zahrnula emailovú komunikáciu z 13. a 14. decembra 1999 medzi dopravcami aliancie Star Cargo, teda žalobkyňami, spoločnosťou Lufthansa, tromi ďalšími dopravcami a spoločnosťou Air Canada, do súboru nepriamych dôkazov, ktorý mal preukazovať ich účasť na jedinom a pokračujúcom porušení alebo ich vedomosť o ňom.

349 Po prvé, žalobkyne tvrdia, že kontakt uvádzaný na preukázanie začiatku ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení musí nevyhnutne sám osebe preukazovať existenciu porušenia a že Komisia sa v odôvodnení 921 napadnutého rozhodnutia nesprávne domnieva, že dotknutá komunikácia sa má posudzovať v rámci celkového posúdenia súboru nepriamych dôkazov.

350 Po druhé, žalobkyne uvádzajú, že na dotknutú komunikáciu sa vzťahuje výnimka z roku 1996, keďže jediné a pokračujúce porušenie sa v tomto období týkalo iba leteckých spojení v rámci EHP a keďže boli so spoločnosťou Lufthansa jedinými členmi aliancie, ktorí zabezpečovali tieto spojenia. Navyše, táto komunikácia je podľa žalobkýň odôvodnená aj alianciou Star Cargo a v každom prípade sa na ňu vzťahuje skupinová výnimka upravená nariadením Rady (EHS) č. 3975/87 zo 14. decembra 1987 stanovujúcim postup pri uplatňovaní pravidiel hospodárskej súťaže pre podniky leteckej dopravy (Ú. v. ES L 374, 1987, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 262).

351 Po tretie, žalobkyne tvrdia, že uvedená komunikácia nemá žiadnu objektívnu súvislosť s jediným a pokračujúcim porušením. Je to tak vzhľadom na kontext týchto kontaktov, ktorý sa vyznačuje rezolúciou IATA o zavedení mechanizmu PP, ojedinelou povahou danej komunikácie v rámci aliancie, ktorú zakrátko na to opustili a skutočnosťou, že boli so spoločnosťou Lufthansa jedinými dopravcami zúčastnenými na tejto komunikácii, proti ktorým bola táto komunikácia zohľadnená v napadnutom rozhodnutí. Žalobkyne dodávajú, že zamestnanec spoločnosti SAS Cargo, ktorý bol účastníkom dotknutej komunikácie, sa nezúčastnil na žiadnom inom spornom kontakte. Napokon žalobkyne zdôrazňujú, že dotknutá komunikácie odhalila nanajvýš dohodu s dopravcom nezaviesť PP, ktorú ony navyše nerešpektovali, keďže sa riadili stanoviskom spoločnosti Lufthansa, ktoré im bolo oznámené neskôr.

352 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

353 Na úvod treba uviesť, že v rámci prejednávanej časti žalobkyne nespochybňujú iba dôkaznú hodnotu dotknutej emailovej komunikácie. Chcú totiž všeobecnejšie spochybniť dátum zohľadnený Komisiou v odôvodnení 1148 napadnutého rozhodnutia ako dátum začiatku ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení, ktorý sa zhoduje s dátumom začiatku uvedenej emailovej komunikácie, teda 13. decembrom 1999.

354 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že ako vyplýva z bodu 344 vyššie, na preukázanie existencie porušenia článku 101 ods. 1 ZFEÚ je nevyhnutné, aby Komisia uviedla spoľahlivé, presné a zhodujúce sa dôkazy. Každý z dôkazov, ktoré predloží, však nemusí nevyhnutne zodpovedať týmto kritériám vo vzťahu ku každej zložke porušenia. Stačí, že tejto požiadavke zodpovedá súbor nepriamych dôkazov, o ktoré sa táto inštitúcia opiera, posudzovaný celkovo (rozsudok z 1. júla 2010, Knauf Gips/Komisia, C-407/08 P, EU:C:2010:389, bod 47). Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, sa tieto zásady vzťahujú aj na určenie začiatku ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení (pozri v tomto zmysle rozsudky z 21. mája 2014, Toshiba/Komisia, T-519/09, neuverejnený, EU:T:2014:263, body 175 až 179, a z 12. decembra 2014, Hansen & Rosenthal a H&R Wax Company Vertrieb/Komisia, T-544/08, neuverejnený, EU:T:2014:1075, body 166 až 179).

355 V tomto prípade dotknutá komunikácia, citovaná v odôvodnení 135 napadnutého rozhodnutia, začala emailom žalobkýň adresovaným spoločnosti Lufthansa, trom ďalším dopravcom a spoločnosti Air Canada. V tomto emaile sa ich žalobkyne pýtali, pričom vyjadrovali svoje váhanie, na ich úmysel zaviesť PP, keďže cena paliva prekročila tzv. spúšťací prah, ktorý stanovilo IATA v návrhu rozhodnutia o zavedení PP. V odpovedi jeden dopravca vyjadril svoj súhlas so žalobkyňami, pričom Lufthansa za seba uviedla:

„tentokrát tiež váhame s iniciatívou. Ak by sa tak rozhodli urobiť iní spomedzi našich veľkých konkurentov, budeme ich nasledovať, ale odlišným spôsobom a menej centralizovane.“

356 Z tejto emailovej komunikácie vyplýva, že žalobkyne iniciatívne kontaktovali viacerých dopravcov v mnohostrannom rámci, aby zistili, či majú v úmysle zaviesť PP alebo nie. Vyplýva z nej tiež, že uvedený dopravca a Lufthansa vo svojich odpovediach informovali žalobkyne a ostatných adresátov o svojich úmysloch v súvislosti so zavedením PP. Žalobkyne okrem toho nepopierajú, že ako to vyplýva z napadnutého rozhodnutia, k tomuto kontaktu došlo na úrovni ústredí zúčastnených dopravcov.

357 Treba tiež zdôrazniť, že počas dvoch mesiacov po tomto prvom kontakte došlo vo Fínsku, Švajčiarsku a Singapure k viacerým ďalším kontaktom tak na ústrednej, ako aj miestnej úrovni, na ktorých sa zúčastnili žalobkyne, a ktoré potvrdzovali vôľu koordinovať PP v mnohostrannom rámci. Tieto kontakty sú uvedené v odôvodneniach 144 až 146 napadnutého rozhodnutia a preukázané dôkaznými prostriedkami, ktorých dôkaznú hodnotu nemožno poprieť (pozri body 438 až 467, 567 až 594 a 602 až 606 nižšie). Týchto kontaktov sa zúčastnili obvinení dopravcovia, ktorí neboli účastníkmi komunikácie z 13. a 14. decembra 1999, a zároveň aj spoločnosť Lufthansa (odôvodnenia 145 a 146 napadnutého rozhodnutia) a spoločnosť Air Canada (odôvodnenie 145 napadnutého rozhodnutia).

358 Z toho vyplýva, že Komisia sa nedopustila pochybenia, keď sa domnievala, že dotknutá emailová komunikácia prispela k preukázaniu účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení, a v dôsledku toho zohľadnila 13. december 1999 ako dátum začiatku ich účasti.

359 Žiadne z tvrdení žalobkýň nemôže vyvrátiť toto posúdenie.

360 Po prvé, skutkový kontext uvádzaný žalobkyňami a pripomenutý v bode 351 vyššie nespochybňuje povahu a účel kontaktov, ku ktorým došlo počas dotknutej emailovej komunikácie potvrdzujúcej vôľu jej účastníkov zosúladiť sa na úrovni ústredí pri zavedení PP. Pokiaľ ide konkrétne o okolnosť,

že zamestnanec žalobkýň, ktorý bol účastníkom dotknutej komunikácie, sa nezúčastnil na iných protisúťažných kontaktoch, treba uviesť, že na existenciu jediného a pokračujúceho porušenia nie je nevyhnutná totožnosť fyzických osôb, ktoré sa zúčastnili na jednotlivých sporných konaniach.

361 Navyše z dôkazov pripomenutých v bode 357 vyššie vyplýva, že takmer súčasne s dotknutou emailovou komunikáciou sa žalobkyne zúčastňovali na sérii kontaktov sledujúcich ten istý cieľ s inými dopravcami, ako aj so spoločnosťami Air Canada a Lufthansa, ktoré sa tiež zúčastnili na uvedenej komunikácii. Za týchto okolností na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, nie je pravdepodobné, že táto emailová komunikácia vyjadruje vôľu zosúladiť sa v rozsahu obmedzenom na alianciu Star Cargo.

362 Okrem toho, pokiaľ ide o návrh rezolúcie IATA, žalobkyne pripúšťajú, že sa v čase dotknutej emailovej komunikácie neuplatňoval. Neskoršie odmietnutie príslušných orgánov schváliť ho je preto irelevantné.

363 Napokon, pokiaľ ide o tvrdenie, že zosúladenie v rámci dotknutej emailovej komunikácie údajne nemalo účinky na správanie žalobkýň, treba uviesť, že neexistencia konkrétnych účinkov konania na správanie dotknutého podniku nemôže ako taká brániť záveru, že toto konanie je súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia. Navyše treba pripomenúť, že prezradenie takých citlivých informácií, ako sú uvedené v odôvodneniach 144 a 584 napadnutého rozhodnutia, odstraňuje neistotu týkajúcu sa budúceho správania konkurenta a tak ma priamo alebo nepriamo vplyv na stratégiu príjemcu informácií (pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. marca 2011, Comap/Komisia, T-377/06, EU:T:2011:108, bod 70 a citovanú judikatúru). Okrem toho treba poznamenať, že keď podnik dostane také informácie a verejne sa nedištancuje od takej iniciatívy, ani ju neoznámi správnym orgánom, napomáha pokračovaniu porušenia a ohrozuje jeho odhalenie (rozsudok zo 17. mája 2013, Trelleborg Industrie a Trelleborg/Komisia, T-147/09 a T-148/09, EU:T:2013:259, bod 68).

364 Po druhé, na dotknutú emailovú komunikáciu sa nevzťahuje ani výnimka z roku 1996, ani skupinová výnimka upravená nariadením č. 3975/87.

365 Na úvod treba pripomenúť, že vzhľadom na všeobecnú zásadu zákazu kartelov stanovenú v článku 101 ods. 1 ZFEÚ nemožno ustanovenia, ktoré sa od tohto zákazu odchyľujú, ako sú ustanovenia nachádzajúce sa vo výnimke z roku 1996 alebo v nariadení č. 3975/87, vykladať extenzívne a tak, aby sa účinky aktov, v ktorých sú tieto ustanovenia obsiahnuté, rozširovali nad rámec toho, čo je nevyhnutné na ochranu záujmov, ktoré majú garantovať (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. apríla 1993, Peugeot/Komisia, T-9/92, EU:T:1993:38, bod 37).

366 Pokiaľ ide najprv o uplatnenie výnimky z roku 1996, treba uviesť, že žalobkyne nevysvetlili, ako pokus o koordináciu PP medzi šiestimi dopravcami, o ktorom svedčí dotknutá emailová komunikácia, zapadal do rámca aliancie, ktorá bola predmetom výnimky z roku 1996 a jej cieľa vytvoriť medzi žalobkyňami a spoločnosťou Lufthansa na celosvetovej úrovni integrovaný systém dopravy (pozri bod 332 vyššie). V tejto súvislosti tvrdenie, že aliancia Star Cargo je iba rozšírením aliancie, na ktorú sa vzťahuje výnimka z roku 1996, aj keby bolo preukázané, nemôže mať za následok rozšírenie výnimky z roku 1996 na alianciu Star Cargo, pretože by to viedlo k extenzívnemu výkladu uvedenej výnimky, ktorý by bol v rozpore s judikatúrou pripomenutou v predchádzajúcom bode.

367 Pokiaľ ide o subsidiárne tvrdenie, podľa ktorého rozhodovacia prax Komisie vo vzťahu k alianciám medzi žalobkyňami a spoločnosťou Lufthansa, ako aj medzi nimi a ďalším dopravcom, preukazuje, že Komisia sa v tom čase domnievala, že ostatní účastníci dotknutej emailovej komunikácie usadení mimo EHP neboli ani skutočnými, ani potenciálnymi konkurentami na leteckých spojeniach v rámci EHP, treba uviesť, že popretie celosvetového rozmeru sporného kartelu a súťažného vzťahu medzi dopravcami už bolo preskúmané a vylúčené pri preskúmaní prvej výhrady prvej časti prejednávaného žalobného dôvodu (pozri body 279 až 293 vyššie).

368 Aj keby sa žalobkyne svojim odkazom na rozhodovaciu prax Komisie vo vzťahu k nim chceli odvolávať na zásadu ochrany legitímnej dôvery, bolo ich povinnosťou preukázať poskytnutie presných, bezpodmienečných a zhodujúcich sa uistení pochádzajúcich z oprávnených a spoľahlivých zdrojov, ktoré u nich mohli vyvolať dôvodné očakávania (pozri v tomto zmysle rozsudok z 5. marca 2019, Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, bod 97). Skutočnosť, že Komisia neprijala individuálne rozhodnutie o výnimke v nadväznosti na začatie konania na základe nariadenia č. 3975/87 vo vzťahu k aliancii medzi žalobkyňami, spoločnosťou Lufthansa a ďalším dopravcom, však na rozdiel od toho, čo uvádzajú žalobkyne, nemôže predstavovať pevné a definitívne stanovisko o neuplatniteľnosti článku 101 ods. 1 ZFEÚ, pokiaľ ide o vplyv uvedenej aliancie na letecké spojenia v rámci EHP, a tým skôr o neexistencii súťažného vzťahu medzi žalobkyňami a spoločnosťou Lufthansa na jednej strane a dotknutým dopravcom na druhej strane. Okrem toho a v každom prípade, keďže viacero členov aliancie Star Cargo nebolo členmi aliancie medzi žalobkyňami, spoločnosťou Lufthansa a dotknutým dopravcom, treba sa domnievať, že Komisia v konaní začatom na základe nariadenia č. 3975/87 nemusela rozhodovať o skutkových okolnostiach, ktoré sú predmetom dotknutej emailovej komunikácie.

369 Pokiaľ ide ďalej o uplatnenie skupinovej výnimky upravenej nariadením č. 3975/87, žalobkyne tvrdia, že na dotknutú emailovú komunikáciu sa vzťahuje ustanovenie písm. i) prílohy, na ktorú sa odkazuje v článku 2 ods. 1 nariadenia č. 3975/87, keďže sa týkala iba „štruktúry ceny“.

370 Článok 2 ods. 1 nariadenia č. 3975/87 znie takto:

„Zákaz uvedený v článku [101] ods. 1 [ZFEÚ] sa nevzťahuje na dohody, rozhodnutia a zosúladené postupy uvedené v prílohe, pokiaľ ich jediným cieľom a účinkom je zabezpečenie technického zlepšenia alebo spolupráce. Tento zoznam nie je vyčerpávajúci.“

371 Ustanovenie písm. i) prílohy spomínanej v tomto článku znie zase takto:

„stanovenie alebo aplikácia jednotných pravidiel týkajúcich sa štruktúry a podmienok platných pre aplikáciu dopravných taríf za predpokladu, že takéto pravidlá nestanovujú priamo alebo nepriamo cestovné a podmienky.“

372 Z týchto ustanovení vyplýva, že výnimka, ktorú upravujú, je obmedzená na správania, ktorých jediným cieľom alebo účinkom je zabezpečenie technického zlepšenia alebo spolupráce. Okolnosť, že správanie je uvedené v prílohe nariadenia č. 3975/87, teda nestačí na jeho vyňatie zo zásady zákazu kartelov.

373 V prejednávanej veci treba uviesť, že žalobkyne sa neodvolávajú na žiaden cieľ alebo účinok spočívajúci v zabezpečení technického zlepšenia alebo spolupráce, ktorý by súvisel s kontaktami, ku ktorým došlo v rámci dotknutej emailovej komunikácie. Tým skôr sa žalobkyne neodvolávajú ani na žiadny dôkaz, ktorý by preukazoval výlučné sledovanie takéhoto cieľa alebo účinku.

374 Okrem toho z bodu 355 vyššie vyplýva, že žalobkyne chceli svojim emailom z 13. decembra 1999 zistiť prípadný úmysel ostatných dopravcov zaviesť PP. Z toho vyplýva, že hoci tento kontakt svedčí o vôli zosúladiť sa s ostatnými dopravcami v otázke zavedenia PP, nerovná sa naopak pokusu stanoviť jednotné pravidlá týkajúce sa štruktúry a podmienok uplatňovania dopravných taríf v zmysle ustanovenia písm. i) prílohy, na ktorú sa odkazuje v článku 2 ods. 1 nariadenia č. 3975/87.

375 Vzhľadom na uvedené treba zamietnuť odkaz žalobkýň na skupinovú výnimku upravenú v článku 2 ods. 1 nariadenia č. 3975/87.

376 Po tretie, nie je preukázané, že dotknutá emailová komunikácia mohla byť odôvodnená alianciou Star Cargo.

377 Žalobkyne totiž neosvedčili, že konkrétne fungovanie uvedenej aliancie znamenalo, že jej členovia sa koordinujú v oblasti PP. Samotné žalobkyne uvádzajú, že hoci sa so spoločnosťou Lufthansa pokúsili vytvoriť alianciu Star Cargo, ich pokusy náhle ustali v roku 2000. Hoci v apríli 1999 bolo skutočne prijaté vzájomné vyhlásenie o zámere medzi členmi aliancie, ako to vyplýva z odpovedí žalobkýň na oznámenie o výhradách, žalobkyne nepredkladajú žiadny dôkaz potvrdzujúci neskoršie začatie jeho operatívneho vykonávania, ktoré by odôvodnilo dotknutú emailovú komunikáciu.

378 Vzhľadom na uvedené sa treba domnievať, že Komisia sa nedopustila pochybenia, keď sa domnievala, že dotknutá emailová komunikácia prispela k preukázaniu účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení a keď na základe uvedenej komunikácie určila dátum začiatku ich účasti na uvedenom porušení.

379 Prejednávanú časť treba teda zamietnuť.

d) O štvrtej časti založenej na nesprávnom posúdení správaní v rámci aliancie WOW

380 Prejednávaná časť je založená na nesprávnom posúdení správaní v rámci aliancie WOW. Táto časť sa zakladá na troch výhradách, z ktorých prvá vyplýva z pochybení pri zistení protiprávnosti kontaktov medzi členmi aliancie WOW, druhá z nesprávneho opomenutia preskúmať zlučiteľnosť kontaktov v rámci aliancie WOW s článkom 101 ZFEÚ a tretia z pochybení súvisiacich so zahrnutím uvedených kontaktov do rozsahu jediného a pokračujúceho porušenia.

1) O prvej výhrade vyplývajúcej z pochybení pri zistení protiprávnosti kontaktov medzi členmi aliancie WOW

381 Žalobkyne uvádzajú, že napadnuté rozhodnutie sa zakladá na 18 komunikáciách, ktorých účastníkmi boli iba dopravcovia aliancie WOW, aby konštatovalo ich účasť na jedinom a pokračujúcom porušení. Uvádzajú, že Komisia v odôvodnení 971 napadnutého rozhodnutia nesprávne dospela k záveru, že tieto kontakty v rámci aliancie WOW sa odohrávali „mimo legitímneho rámca aliancie“.

382 Správania v rámci aliancie WOW totiž v skutočnosti vyplývali zo všeobecného cieľa dohody tak, ako je opísaný v odôvodneniach 928 až 931 napadnutého rozhodnutia, ktorým pre jej členov bolo vytvoriť integrovaný systém nákladnej dopravy a spojiť ich činnosti v tomto segmente, vrátane

vytvorenia integrovanej siete, integrácie predaja a deľby nákladov a príjmov. Žalobkyne sa tak domnievajú, že Komisia minimalizovala spoluprácu v rámci aliancie WOW a precenila rozsah kontaktov týkajúcich sa prirážok.

383 Žalobkyne sa sťažujú aj na to, že neboli vypočuté k určitým skutočnostiam a záverom Komisie týkajúcim sa rozsahu vykonávania aliancie a rozsahu koordinácie prirážok v jej rámci.

384 Napokon, Komisia podľa žalobkýň nesprávne vychádzala z dôkazov uvedených v odôvodneniach 950, 956 a 957 napadnutého rozhodnutia, aby sa pokúsila preukázať, že protiprávna povaha kontaktov v rámci aliancie WOW bola známa.

385 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

i) O porušení práva na obhajobu

386 Na úvod treba preskúmať tvrdenie žalobkýň o porušení ich práva na obhajobu spočívajúcom jednak v tom, že závery Komisie týkajúce sa rozsahu vykonávania aliancie WOW a rozsahu kontaktov týkajúcich sa prirážok v rámci tejto aliancie sa nenachádzali v oznámení o výhradách a jednak v tom, že na podloženie týchto záverov boli použité niektoré iné dôkazy neuvedené v rámci prvého žalobného dôvodu, ktoré im neboli predtým poskytnuté.

387 Pokiaľ ide o prvú výhradu voči Komisii týkajúcu sa rozdielu medzi obsahom oznámenia o výhradách a obsahom napadnutého rozhodnutia, treba pripomenúť, že ako bolo uvedené v bode 136 vyššie, dodržanie práva na obhajobu si najmä vyžaduje, aby oznámenie o výhradách obsahovalo podstatné skutočnosti zohľadnené proti dotknutému podniku, akými sú vytýkané skutočnosti, ich kvalifikácia a dôkazy, o ktoré sa Komisia opiera.

388 Ako však vyplýva z bodu 138 vyššie, skutkové a právne posúdenia, ktoré sa nachádzajú v oznámení o výhradách, majú čisto predbežnú povahu a Komisia nie je povinná na nich trvať.

389 V prejednávanej veci treba uviesť, že oznámenie o výhradách odkazovalo v bode 1321 na súbor kontaktov potvrdzujúcich účasť žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení. V bodoch 1325 a 1327 tohto oznámenia bolo spresnené, že dôkazy o účasti žalobkýň na zložkách jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcich sa PP a BP súviseli najmä s niektorými stretnutiami a diskusiami, ku ktorým došlo v rámci aliancie WOW. Okrem toho žalobkyne nepopierajú, že cieľ sporného kartelu, ktorý pre obvinených dopravcov spočíval v koordinácii ich správania v oblasti stanovovania ceny za poskytovanie služieb nákladnej dopravy na celom svete predovšetkým prostredníctvom PP a BP, už bol uvedený v oznámení o výhradách. Z toho vyplýva, že rozsah kontaktov týkajúcich sa prirážok v rámci aliancie WOW skutočne vyplýval z obsahu uvedeného oznámenia a na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, sa nezakladal na novom tvrdení, ktoré sa po prvýkrát objavilo v napadnutom rozhodnutí.

390 Pokiaľ ide o vysvetlenia týkajúce sa rozsahu vykonávania dohody o aliancii WOW obsiahnuté v napadnutom rozhodnutí, nie je sporné, že tieto vysvetlenia sa nenachádzali v oznámení o výhradách. Treba však uviesť, že účelom týchto vysvetlení je analyzovať a reagovať na podrobné tvrdenia pochádzajúce najmä od žalobkýň, uvedené v odpovediach na oznámenie o výhradách, ktoré majú odôvodniť kontakty v rámci aliancie WOW legitímnymi cieľmi sledovanými touto alianciou. Komisia týmto nedopĺňa skutočnosti vytýkané žalobkyniam, ale sa iba vyjadruje k tým, ktoré uviedli ony a iní dopravcovia, adresáti oznámenia o výhradách a členovia aliancie WOW, vo svojich odpovediach. Napokon, právne posúdenie Komisie, na konci ktorého dospela

v odôvodnení 971 napadnutého rozhodnutia k záveru, že aliancia WOW neodôvodňuje koordináciu prirážok v jej rámci, už bolo, síce stručne, ale z právneho hľadiska dostatočne, uvedené v bode 1446 oznámenia o výhradách.

391 Pokiaľ ide o druhú výhradu voči Komisii týkajúcu sa toho, že počas správneho konania neboli poskytnuté niektoré dôkazy v neprospech žalobkýň, uvedené v odôvodneniach 933 a 949 napadnutého rozhodnutia, uplatnia sa zásady formulované v bodoch 90 až 96 vyššie týkajúce sa rozsahu práva na prístup k spisu.

392 Žalobkyne tak tvrdia, že dôkazom v ich neprospech, ktorý im nebol sprístupnený, je vyhlásenie spoločnosti Lufthansa obsiahnuté v odpovedi na oznámenie o výhradách, uvedené v odôvodnení 933 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého „aliancia [WOW] dnes nevykonáva činnosť a už nie je možné odkazovať na to, že prevádzkuje sieť leteckých spojení“. V tejto súvislosti treba uviesť, že toto vyhlásenie je jednak prevzaté do bodu nazvaného „Analýza aliancie WOW: vykonávanie dohody o aliancii“ a jednak je uvádzané na účely podloženia zistenia, že dohoda o aliancii WOW bola vykonaná len v obmedzenom rozsahu. Potvrdzuje tak názor Komisie, že aliancia WOW nemohla vzhľadom na svoje obmedzené vykonávanie odôvodniť koordináciu prirážok v jej rámci. Je pravda, že v neskorších odôvodneniach napadnutého rozhodnutia sa výslovne neodkazuje na toto vyhlásenie. Napriek tomu platí, že obsah tohto vyhlásenia, rovnako ako aj spôsob, akým je začlenené do štruktúry napadnutého rozhodnutia vedú k záveru, že ide o dôkaz v neprospech žalobkýň. Uvedené vyhlásenie však nebolo poskytnuté počas správneho konania. Je teda potrebné nezohľadniť ho pri preskúmaní dôvodnosti záverov Komisie napadnutých v rámci prejednávanej výhrady, aby bolo možné v súlade s judikatúrou pripomenutou v bode 96 vyššie určiť, či výsledok, ku ktorému Komisia dospela k napadnutom rozhodnutí mohol byť odlišný, ak by toto vyhlásenie bolo vylúčené ako dôkaz v neprospech žalobkýň (pozri body 416 a 432 nižšie).

393 Žalobkyne tvrdia, že dôkazom v ich neprospech, ktorý voči nim nemožno použiť, je aj výňatok z rozhodnutia zo 4. júla 2005 vo veci COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss citovaný v odôvodnení 949 napadnutého rozhodnutia. Na zamietnutie tohto tvrdenia stačí uviesť, že tento výňatok citujú samotné žalobkyne vo svojich odpovediach na oznámenie o výhradách a že výhrada založená na tom, že im Komisia neposkytla dokumenty, ktoré boli základom tvrdenia obsiahnutého v tomto výňatku, už bola zamietnutá pri preskúmaní prvého žalobného dôvodu v bode 119 vyššie.

ii) O pôsobnosti dohody o aliancii WOW a jej skutočnom vykonávaní

394 V prejednávanej výhrade sa žalobkyne najprv snažia spochybniť závery Komisie v odôvodneniach 947 až 952 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorých pôsobnosť dohody o aliancii WOW a skutočné podmienky jej vykonávania neodôvodňovali cenovú koordináciu, týkajúcu sa predovšetkým prirážok, takého typu, k akej dochádzalo v rámci sporného kartelu.

395 Žalobkyne vytýkajú Komisii, že v napadnutom rozhodnutí minimalizovala vykonávanie dohody o aliancii WOW tým, že skreslila alebo nezohľadnila niektoré skutkové okolnosti. Integrácia sietí partnerov tak vyplývala z uzavretia dohôd týkajúcich sa spoločných nákladných lietadiel a rozdelenia kapacity. Tvrdenie Komisie nachádzajúce sa v odôvodnení 941 napadnutého rozhodnutia, že účastníci konania nepreukázali, že projekt integrácie informačných systémov bol zrealizovaný, je okrem iného v rozpore s odkazom na spoločný online systém sledovania v odôvodnení 934 tohto rozhodnutia. Komisia navyše skreslila slová žalobkýň, keď tvrdila, že integrácia manipulačných funkcií bola obmedzená alebo že spolupráca pri spoločnej značke bola

iba jednorazová. Napokon Komisia nevyvrátila, že bolo nevyhnutné zosúladiť produkty ponúkané členmi aliancie WOW a v napadnutom rozhodnutí ignorovala viacero iniciatív smerujúcich k integrácii predajov.

396 V prejednávanej veci Komisia v odôvodneniach 947 až 952 napadnutého rozhodnutia dospela k záveru, že žiadna z iniciatív údajne vyvinutých v rámci aliancie WOW neodôvodňovala všeobecnú koordináciu prirážok z dôvodu, že spolupráca v rámci uvedenej aliancie zostala obmedzená, nikdy nedosiahla štádium integrovanej obchodnej a cenovej politiky a v podstate sa obmedzovala na cielené projekty týkajúce sa niektorých leteckých spojení, niektorých zákazníkov alebo niektorých produktov. Aby Komisia dospela k tomuto záveru, oprela sa o analýzu dokumentov a vyhlásení, ktoré počas správneho konania predložili obvinení dopravcovia, ktorí boli členmi tejto aliancie. Komisia v odôvodneniach 951 a 952 napadnutého rozhodnutia odkázala tiež na viacero dokumentov nachádzajúcich sa v spise, ktoré preukazujú, že členovia aliancie WOW viedli individuálnu politiku v oblasti prirážok, od ktorej neboli ochotní sa odchýliť pre potreby uvedenej aliancie.

397 Dôkazy prekladané žalobkyňami v rámci prejednávanej časti nemôžu spochybniť dôvodnosť záverov, ku ktorým Komisia dospela.

398 Najprv treba uviesť, že žalobkyne sa neodvolávajú na existenciu všeobecnej integrovanej cenovej politiky v rámci aliancie WOW. Žalobkyne ďalej nepreukazujú, že príklady obchodnej integrácie, ktoré uvádzajú vo svojich písomných podaniach, ako je napríklad existencia spoločných obchodných zástupcov v niektorých krajinách alebo skutočnosť, že cenová ponuka žalobkýň uvádza destinácie, ktoré prípadne obsluhujú iní členovia aliancie WOW, nevyhnutne vyžadujú existenciu všeobecnej koordinácie taríf alebo prirážok. Platí to aj pre harmonizované produkty uvádzané do predaja alianciou WOW spomínané v odôvodneniach 938 až 940 napadnutého rozhodnutia. Táto harmonizácia sa totiž týkala podmienok dodávania služby a predovšetkým ponúkaných záruk, ale nie je preukázané, že sa týkala určovania cien uvedených produktov. Možnosti koordinácie cien v rámci aliancie WOW spomenuté v odôvodnení 946 napadnutého rozhodnutia vyplývali z konkrétnych iniciatív, ako bolo napríklad spoločné prevádzkovanie nákladného lietadla žalobkyňami a spoločnosťou SAC na určitom leteckom spojení alebo jednorazové predloženie spoločných ponúk určitým zákazníkom, najmä špeditérom. Tieto príklady teda nemôžu odôvodňovať všeobecnú koordináciu prirážok.

399 Bez preukázania integrovanej obchodnej a cenovej politiky presahujúcej rámec niekoľkých konkrétnych zásahov, ostatné dôkazy predložené žalobkyňami, ktoré majú spochybniť analýzu Komisie týkajúcu sa snáh propagovať ochrannú známku a zaviesť spoločný manipulačný systém alebo integrovaný informačný systém, nemôžu samé osebe odôvodňovať všeobecnú koordináciu prirážok.

400 Napokon, na rozdiel od toho, čo tiež tvrdia žalobkyne v rámci prejednávanej výhrady, dôkazy, na ktoré sa odkazuje najmä v odôvodneniach 956 a 957 napadnutého rozhodnutia, preukazujú, že pre partnerov aliancie WOW nebol súlad daných kontaktov s pravidlami hospodárskej súťaže evidentný.

iii) O dosahu kontaktov v rámci aliancie WOW

401 Žalobkyne chcú spochybniť dosah, ktorý Komisia pripísala kontaktom v rámci aliancie WOW, pričom tvrdia, že tieto kontakty sa spájali s konkrétnymi a miestnymi iniciatívami, ktoré ako také nemôžu mať súvislosť s jediným a pokračujúcim porušením.

402 Žalobkyne tak spochybňujú dosah, ktorý Komisia v napadnutom rozhodnutí pripísala 18 kontaktom medzi členmi aliancie WOW, na ktoré sa odkazuje v odôvodneniach 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 517, 531, 546, 596 a 628 až 632. Žiadny z týchto kontaktov sa podľa nich netýka všeobecnej koordinácie prirážok. Je potrebné preskúmať tvrdenie žalobkýň vo vzťahu ku každej z uvedených kategórií kontaktov.

403 V prvom rade kontakt uvedený v odôvodnení 596 napadnutého rozhodnutia sa týka oznámenia spoločnosti SAC určeného spoločnosti Lufthansa a žalobkyniam z 1. októbra 2001, v ktorom táto spoločnosť uvádza, že od 8. októbra 2001 zavedie BP. Žalobkyne tvrdia, že k tomuto kontaktu došlo v kontexte situácie v Spojených štátoch a týkal sa spustenia harmonizovaných expresných služieb pod značkou WOW niekoľko dní predtým. Okrem toho, že žalobkyne nepredkladajú žiaden dôkaz potvrdzujúci takto obmedzený dosah oznámenia urobeného spoločnosťou SAC, však treba uviesť, že nadchádzajúce zavedenie BP touto spoločnosťou bolo od 28. septembra 2001 predmetom diskusií na viacerých odlišných fórach s účasťou iných dopravcov (pozri odôvodnenia 592 a 594 napadnutého rozhodnutia), v dôsledku čoho sa alternatívne vysvetlenie ponúknuté žalobkyňami javí menej pravdepodobné.

404 V druhom rade, pokiaľ ide o kontakty uvedené v odôvodneniach 401, 434, 484, 494, 497, 512 a 546 napadnutého rozhodnutia, žalobkyne v podstate tvrdia, že k nim došlo v rámci komunikácie v „Škandinávii“ medzi členmi aliancie WOW, ktorá sa týkala metódy prepočtu PP na miestnu menu a ktorej dôvodom bolo prevádzkovanie spoločných nákladných lietadiel so spoločnosťami Lufthansa a Japan Airlines na jednej strane, a neskôr so spoločnosťou SAC na druhej strane. Treba však uviesť, že žalobkyne nepredkladajú na podporu tohto tvrdenia žiaden dôkaz, hoci dôkazy predložené v napadnutom rozhodnutí treba v prípade neexistencie dôkazov opaku a s prihliadnutím na všeobecnú uplatniteľnosť prirážok (pozri body 279 až 288 vyššie a 445 nižšie) vykladať tak, že sa vzťahujú na úmysel spoločnosti Lufthansa týkajúci sa všeobecného uplatňovania PP bez ohľadu na akýkoľvek konkrétny projekt v rámci aliancie WOW.

405 V treťom rade, pokiaľ ide o komunikáciu uvedenú v odôvodnení 488 napadnutého rozhodnutia, žalobkyne sa odvolávajú na právny kontext v Japonsku, aby vylúčili, že táto komunikácia zapadala do cieľov sledovaných jediným a pokračujúcim porušením. Toto tvrdenie je preskúmané nižšie v rámci preskúmania druhej výhrady šiestej časti prejednávaného žalobného dôvodu.

406 V štvrtom rade, pokiaľ ide o emaily uvedené v odôvodneniach 490 a 496 napadnutého rozhodnutia, ktoré pochádzajú od zástupcu žalobkýň v Spojených štátoch a odkazujú na koordináciu PP prebiehajúcu medzi členmi aliancie WOW v tejto krajine, žalobkyne tvrdia, že tieto emaily možno vysvetliť snahou uvedeného zástupcu posilniť alianciu v Spojených štátoch, ako aj dohodami o rezervácii kapacity medzi členmi tejto aliancie. Stačí však uviesť, že žalobkyne svojou argumentáciou nespochybňujú rozsah koordinácie PP, na ktorú sa odkazuje v dotknutých emailoch, a nepreukazujú, že bola obmedzená na dohody o rezervácii kapacity uzavreté medzi členmi aliancie.

407 V piatom rade, pokiaľ ide o e-mail: z 3. októbra 2005, uvedený v odôvodnení 517 napadnutého rozhodnutia, žalobkyne tvrdia, že sa týkal podmienok vypracovania spoločnej ponuky pre špeditéra a teda nebol zjavne bez súvislosti s vykonávaním dohody o aliancii WOW. Komisia popiera toto chápanie žalobkýň a domnieva sa, že dotknutý e-mail: sa nezávisle od uvedenej spoločnej ponuky čiastočne týka všeobecného prístupu členov aliancie WOW k prirážkam. Opiera sa navyše o zmienku v tejto komunikácii, podľa ktorej „táto otázka [prirážok] bola ‚krátko‘ riešená na poslednom zasadnutí [Globálnej rady pre predaje], ale do zápisnice zo zasadnutia nebola zapísaná žiadna poznámka (antitrust!)“.

408 Z tohto emailu teda vyplýva, že jeho cieľom bolo, ako to správne zdôrazňujú žalobkyne, pripraviť stretnutie so špeditérom, pre ktorého bola určená spoločná ponuka, ktoré sa malo konať o desať dní neskôr. V tejto súvislosti tento e-mail: informuje o diskusiách prebiehajúcich na úrovni Globálnej rady pre predaje, v ktorej zasadali viceprezidenti členov aliancie WOW zodpovední za predaje:

„Bolo uvedené, že [aliancia] WOW použije model spoločnosti L[ufthansa] na ‚neutrálnych' trhoch; v Spojených štátoch, v Európe. Na ostatných trhoch, napríklad v Japonsku (účasť verejných orgánov) alebo na ázijských trhoch, kde konkurenti používajú odlišné modely, sa tak môžu uplatniť niektoré miestne dohody".

409 Autor emailu dodáva:

„Vo svojej dokumentácii som našiel mandátnu zmluvu vystavenú na rokovania Exel minulý rok (kópiu prikladám), kde všetci dopravcovia súhlasili s použitím modelu [spoločnosti Lufthansa] pre prirážky. Môžeme použiť rovnakú formuláciu v prípade CAT/DHL?????????? Mohli by sme položiť otázku [Globálnej rade pre predaje] a dostať rýchlu odpoveď?"

410 Hoci tento posledný výňatok sa skutočne spája s vypracovaním dotknutej spoločnej ponuky, aj výňatok prevzatý do bodu 408 vyššie by sa na rozdiel od toho, čo tvrdí Komisia, vzhľadom na jeho kontext mohol týkať vypracovania uvedenej ponuky. V tejto súvislosti odkaz na „miestne dohody" možno vykladať ako uplatňovanie osobitných dohôd na špeditéra odlietajúceho z určitých letísk, pričom tento výklad je o to pravdepodobnejší, že cieľom emailu bolo stanoviť podmienky spoločnej ponuky, ktorú mala aliancia WOW urobiť tomuto zákazníkovi. Ja pravda, že narážka na riziko, že diskusia prebiehajúca na úrovni Globálnej rady pre predaje by mohla byť zakázaná právom hospodárskej súťaže, vyjadrená zvolacím výrazom „(antitrust!)", je nepriamym dôkazom opaku. Sama osebe však táto narážka nestačí na to, aby sa chápanie navrhované žalobkyňami, ktoré nespočíva na nepodložených tvrdeniach, ale na samotnom obsahu dotknutého emailu, stalo nepravdepodobné.

411 V dôsledku toho sa treba domnievať, že cieľom emailu z 3. októbra 2005 uvedeného v odôvodnení 517 napadnutého rozhodnutia je výlučne vypracovanie spoločnej ponuky aliancie WOW pre budúceho zákazníka a nemôže teda prispieť k preukázaniu účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení.

412 V šiestom rade, pokiaľ ide o kontakty uvedené v odôvodneniach 531 a 628 až 632 napadnutého rozhodnutia, žalobkyne tvrdia po prvé, že boli odôvodnené projektom prevádzkovania spoločného nákladného lietadla so spoločnosťou SAC na leteckom spojení Kodaň-Chicago a po druhé, že koordinácia sa týkala výlučne uplatňovania BP na leteckých spojeniach s odletom z Dánska.

413 V tejto súvislosti treba k rozsahu koordinácie v rámci vyššie uvedených kontaktov najprv uviesť, že tieto kontakty sa neobmedzujú na koordináciu BP, pretože kontakt uvedený v odôvodnení 531 napadnutého rozhodnutia sa všeobecnejšie zaoberá otázkou prirážok. Pokiaľ ide ďalej o kontakty týkajúce sa BP, predovšetkým z odôvodnenia 630 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, rozsah dotknutých kontaktov sa neobmedzoval na letecké spojenia s odletom z Dánska, ale týkal sa všeobecnejšie zavedenia BP v Európe v harmonizovanej sadzbe. Potvrdzuje to všeobecný obsah interného emailu opísaného v uvedenom odôvodnení: „na našom stretnutí WOW týkajúcom sa Európy sme sa dohodli, že zavedieme prirážky. Uvedomujem si, že to nie je také jednoduché, ako sme si mysleli alebo dúfali"; „ak každý pôjde iným smerom,

bude treba iba niekoľko dní, kým uzavrieme najhoršiu dohodu“; „musíme sa v rámci WOW rozhodnúť, či chceme pokračovať ako predtým alebo či uprednostníme rozchod ako KL[M]/AF“. V internom emaile žalobkýň citovanom v odôvodnení 632 napadnutého rozhodnutia sa tiež uvádza, že „sme to my, WOW, t. j. [Lufthansa] + [žalobkyne], ktorí sme vždy bojovali so [spoločnosťou SAC], aby zvýšila BP z 0,10 na 0,13…“. Sadzby 0,10 a 0,13 však nezodpovedajú sadzbám, ktoré v Dánsku uplatňuje SAC, ako tieto vyplývajú z dôkazov predložených žalobkyňami v ich prílohe A.57.

414 Z toho vyplýva, že treba zamietnuť tvrdenie žalobkýň o obmedzenom rozsahu koordinácie vyplývajúcej z dokumentov uvedených v odôvodneniach 531 a 628 až 632 napadnutého rozhodnutia. V dôsledku toho boli tieto kontakty správne posúdené tak, že prispeli k preukázaniu účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení, pričom nie je potrebné rozhodnúť o tvrdení založenom na tom, že koordinácia prirážok obmedzenejšieho rozsahu bola odôvodnená potrebami spoločného prevádzkovania nákladného lietadla, ktoré sa stalo neúčinným.

415 Vzhľadom na všetko, čo bolo uvedené, treba dospieť k záveru, že e-mail: z 3. októbra 2005 uvedený v odôvodnení 517 napadnutého rozhodnutia sa má vykladať tak, že jeho cieľom bolo výlučne vypracovanie spoločnej ponuky aliancie WOW pre budúceho zákazníka a teda nemôže prispieť k preukázaniu účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení. V dôsledku toho treba tento e-mail: vylúčiť zo súboru nepriamych dôkazov, ktorý žalobkyne spochybňujú ako celok v rámci desiatej časti prejednávaného žalobného dôvodu.

416 Z uvedeného tiež vyplýva, že sa nemožno domnievať, že výsledok, ku ktorému Komisia dospela v napadnutom rozhodnutí by mohol byť odlišný, ak by bolo ako dôkaz v neprospech žalobkýň vylúčené vyhlásenie spoločnosti Lufthansa obsiahnuté v odpovedi na oznámenie o výhradách a uvedené v odôvodnení 933, o ktorom bolo v bode 392 vyššie vyslovené, že Komisia k nemu nesprávne odmietla poskytnúť žalobkyniam prístup. Aj bez tohto vyhlásenia totiž Komisia na základe dôkazných prostriedkov, ktoré jej zostali k dispozícii, dôvodne dospela k záveru, že dohoda o aliancii WOW vzhľadom na jej obmedzené vykonávanie nemohla odôvodniť koordináciu prirážok uskutočňovanú v jej rámci.

2) O druhej výhrade vyplývajúcej z nesprávneho opomenutia preskúmať zlučiteľnosť kontaktov v rámci aliancie WOW s článkom 101 ZFEÚ

417 Podľa žalobkýň sa Komisia dopustila pochybenia, keď najprv nepreskúmala zlučiteľnosť kontaktov v rámci aliancie WOW s článkom 101 ZFEÚ. Po prvé sa Komisia diskriminačne a retroaktívne odchýlila od analýzy, ktorú uplatňuje na iné letecké aliancie a ktorá zahŕňa pozorovanie prekrývaní medzi členmi aliancie WOW na relevantnom trhu. Po druhé Komisia nezohľadnila vyhlásenia žalobkýň týkajúce sa uplatnenia článku 101 ods. 3 ZFEÚ.

418 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

i) O retroaktívnom a diskriminačnom uplatnení nového výkladu normy, ktorá sa uplatňuje na letecké aliancie

419 Treba pripomenúť, že zásady zákonnosti trestov a právnej istoty nemôžu byť vykladané v tom zmysle, že vylučujú postupné objasňovanie pravidiel trestnej zodpovednosti, ale môžu brániť retroaktívnemu uplatneniu nového výkladu normy ustanovujúcej porušenie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 28. júna 2005, Dansk Rørindustri a i./Komisia, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P až C-208/02 P a C-213/02 P, EU:C:2005:408, bod 217).

420 Je to predovšetkým prípad súdneho výkladu, ktorého výsledok nebolo dôvodne možné v čase spáchania porušenia predvídať najmä vzhľadom na výklad, ktorého sa v danej dobe pridŕžala judikatúra týkajúca sa dotknutého právneho ustanovenia (pozri rozsudok z 28. júna 2005, Dansk Rørindustri a i./Komisia, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P až C-208/02 P a C-213/02 P, EU:C:2005:408, bod 218 a citovanú judikatúru).

421 Tieto zásady sa uplatňujú aj na Komisiu, keď vykladá ustanovenia článkov 101 a 102 ZFEÚ s cieľom prijatia rozhodnutia o sankcii (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. júna 2005, Dansk Rørindustri a i./Komisia, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P až C-208/02 P a C-213/02 P, EU:C:2005:408, bod 222, a z 10. júla 2014, Telefónica a Telefónica de España/Komisia, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, bod 149).

422 V prejednávanej veci sa žalobkyne odvolávajú na viaceré rozhodnutia Komisie povoľujúce koncentráciu medzi dvomi dopravcami, a to buď na základe nariadenia Rady (EHS) č. 4064/89 21. decembra 1989 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Ú. v. ES L 395, 1989, s. 1; Mim. vyd. 08/001, s. 31) alebo na základe nariadenia č. 139/2004. V tejto súvislosti neodkazujú na zberné prípady, v ktorých sa článok 101 ZFEÚ môže uplatňovať pri preskúmaní koncentrácie najmä v súlade s článkom 2 ods. 4 nariadenia č. 139/2004. Žalobkyne sa pritom opierajú o uplatnenie iných hmotnoprávnych pravidiel, než ktoré vyplývajú z článku 101 ZFEÚ, a preto ich nemôžu využiť na to, aby Komisii vytýkali, že retroaktívne uplatnila nový výklad normy, ktorá sa uplatňuje v prejednávanej veci.

423 Pokiaľ ide ďalej o odvolanie sa žalobkýň na rozhodnutia o udelení výnimky niektorým leteckým alianciám prijaté Komisiou v konaní, ktoré sa uplatňovalo pred nadobudnutím účinnosti nariadenia č. 1/2003, z odôvodnení 922 až 925 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že Komisia neskúmala, či sa článok 101 ZFEÚ neuplatňoval na alianciu WOW, ale iba posúdila, či kontakty v rámci tejto aliancie zohľadnené v napadnutom rozhodnutí zostávali v jej rámci alebo prekračovali formy spolupráce plánované a skutočne zrealizované touto alianciou. Vzhľadom na to, že nemali rovnaký predmet, preto rozhodnutia uvádzané žalobkyňami nemôžu odrážať výklad článku 101 ZFEÚ, ktorý by bol odlišný od výkladu zohľadneného v napadnutom rozhodnutí.

424 Žalobkyne rovnako tvrdia, že aliancia WOW bola diskriminovaná v porovnaní s ostatnými leteckými alianciami, keďže zodpovednosť časti ich členov nebola konštatovaná v napadnutom rozhodnutí. V tejto súvislosti stačí pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry okolnosť, že vo vzťahu k podniku, ktorý bol v podobnej situácii ako žalobca, Komisia nekonštatovala nijaké porušenie, neumožňuje vylúčiť porušenie konštatované vo vzťahu k uvedenému žalobcovi, pokiaľ bolo riadne preukázané a pokiaľ súd Únie nerozhodoval o situácii tohto druhého podniku (pozri rozsudok zo 16. júna 2015, FSL a i./Komisia, T-655/11, EU:T:2015:383, bod 461 a citovanú judikatúru).

ii) O nezohľadnení vyhlásení žalobkýň týkajúcich sa uplatnenia článku 101 ods. 3 ZFEÚ

425 Ako je pripomenuté v článku 2 nariadenia č. 1/2003, prináleží podniku alebo združeniu podnikov, ktoré sa odvoláva na využitie ustanovení článku 101 ods. 3 ZFEÚ, aby predložil dôkaz, že podmienky stanovené v tomto odseku sú splnené. V dôsledku toho osoba, ktorá sa dovoláva článku 101 ods. 3 ZFEÚ, musí presvedčivými tvrdeniami a dôkazmi preukázať, že tieto podmienky sú splnené (rozsudok z 24. mája 2012, MasterCard a i./Komisia, T-111/08, EU:T:2012:260, bod 196).

426 Komisia musí zase náležite preskúmať tieto tvrdenia a dôkazy, teda určiť, či preukazujú splnenie podmienok uplatnenia článku 101 ods. 3 ZFEÚ. V určitých prípadoch môžu tieto tvrdenia a dôkazy vyžadovať poskytnutie vysvetlení alebo odôvodnení, a ak nie, je možné dospieť k záveru, že dôkazné bremeno, ktoré má osoba dovolávajúca sa článku 101 ods. 3 ZFEÚ, bolo unesené. Komisia musí v takomto prípade takéto tvrdenia alebo dôkazy vyvrátiť (rozsudok z 24. mája 2012, MasterCard a i./Komisia, T-111/08, EU:T:2012:260, bod 197).

427 V prejednávanej veci sa žalobkyne vo svojich odpovediach na oznámenie o výhradách dovolávali využitia ustanovení článku 101 ods. 3 ZFEÚ vo vzťahu k aliancii WOW. Aj keby však táto aliancia spĺňala podmienky pre uplatnenie uvedených ustanovení, napriek tomu platí jednak to, že pôsobnosť sporného kartelu sa nezhodovala s pôsobnosťou aliancie WOW a jednak to, že kontakty medzi členmi aliancie WOW zohľadnené v napadnutom rozhodnutí v podstatnej časti prekračovali rámec uvedenej aliancie. Komisia sa teda nedopustila pochybenia, keď neposkytla vysvetlenia k dôkazom predloženým žalobkyňami podľa článku 101 ods. 3 ZFEÚ a v odôvodnení 1050 napadnutého rozhodnutia iba vyvodila záver, že dohody o alianciách uzavreté medzi obvinenými dopravcami nemohli odôvodniť sporné konania.

3) O tretej výhrade vyplývajúcej z pochybnení týkajúcich sa zahrnutia kontaktov v rámci aliancie WOW do rozsahu jediného a pokračujúceho porušenia

428 Žalobkyne tvrdia, že ich kontakty v rámci aliancie WOW objektívne neboli súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia a nepreukazovali ani to, že o ňom vedeli. Žalobkyne sa opierajú o viacero rozdielov existujúcich medzi kontaktmi v rámci aliancie WOW a komunikáciou „naprieč alianciami“ v rámci jediného a pokračujúceho porušenia, ktoré sa týkajú najmä ich cieľa, zúčastnených zamestnancov, časovej postupnosti, účasti príslušných orgánov a ich *modusu operandi*.

429 Na úvod treba uviesť, že žalobkyne sa pri popieraní existencie objektívnej súvislosti medzi kontaktmi medzi členmi aliancie WOW a jediným a pokračujúcim porušením opierajú o súhrn faktorov založených na nesprávnom predpoklade, že uvedené kontakty zapadali do rámca vykonávania dohody o aliancii WOW. Platí to pre tvrdenie týkajúce sa údajne odlišného cieľa, kontaktov s orgánmi týkajúcich sa založenia aliancie WOW alebo neexistencie súťažného vzťahu medzi členmi uvedenej aliancie.

430 Ako vyplýva z preskúmania prvých dvoch výhrad prejednávanej časti žalobného dôvodu, diskusie prebiehajúce v rámci aliancie WOW spĺňajú viaceré z kritérií, ktoré súd Únie považuje za relevantné na účely posúdenia rovnakej povahy porušenia (pozri bod 298 vyššie) a ktoré Komisia zohľadnila v napadnutom rozhodnutí, aby kvalifikovala sporné konania ako „jediné komplexné a pokračujúce porušenie“ (pozri bod 300 vyššie). Všetky tieto diskusie sa totiž rovnako, ako ďalšie konania, ktoré Komisia považovala za súčasť jediného a pokračujúceho porušenia, týkali služieb

nákladnej dopravy (rovnaká služba). Všetky tieto diskusie sa rovnako týkali budúcich zámerov obvinených dopravcov, alebo dokonca prijatia spoločného postupu pri zavedení alebo uplatňovaní prirážok (protisúťažný cieľ a rovnaká povaha porušenia).

431 Navyše argumentácia žalobkýň nemôže spochybniť existenciu celkového plánu. Po prvé, pokiaľ ide o to, že zamestnanci, ktorí sa zúčastnili na kontaktoch medzi členmi aliancie WOW a na ostatných sporných kontaktoch, neboli tí istí, jednak totožnosť zúčastnených fyzických osôb nie je podmienkou nevyhnutnou na existenciu jediného porušenia (pozri bod 360 vyššie) a jednak treba uviesť, že na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, v oboch prípadoch zúčastnení zamestnanci často patrili k ústrediu. Po druhé, viaceré hľadiská uvádzané žalobkyňami, ako je napríklad ústna alebo písomná forma kontaktov medzi členmi aliancie WOW, aj keby boli preukázané, nemôžu vzhľadom na ich nepodstatnú povahu spochybniť závery Komisie týkajúce sa existencie jediného porušenia. Po tretie, okrem toho, že vnímanie úlohy, ktorú zohrávali diskusie prebiehajúce v rámci aliancie WOW, členmi údajnej „užšej skupiny“, nie je v písomných podaniach žalobkýň podložené, nemôže spochybniť dôkaznú hodnotu rôznych kontaktov vymenovaných v napadnutom rozhodnutí, ktorých sa zúčastnili členovia uvedenej aliancie, ako ani závery, ktoré z nich Komisia vyvodila o totožnosti protisúťažného cieľa.

432 Z toho vyplýva, že treba zamietnuť prejednávanú výhradu, a teda štvrtú časť žalobného dôvodu v celom rozsahu, pričom treba pripomenúť, že zistenia urobené v bode 415 vyššie budú zohľadnené pri celkovom preskúmaní desiatej časti prejednávaného žalobného dôvodu.

e) O ôsmej časti založenej na pochybeniach týkajúcich sa zahrnutia miestnych a rôznorodých udalostí, ku ktorým došlo v niekoľkých krajinách, do jediného a pokračujúceho porušenia

433 Žalobkyne tvrdia, že kontakty uvedené v odôvodneniach 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 a 584 napadnutého rozhodnutia mali miestnu a rôznorodú povahu a preto nemohli slúžiť na preukázanie ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení v celosvetovom meradle alebo ich vedomosti o ňom. Komisia tiež nevyvrátila tvrdenia a dôkazy, ktoré predložili na preukázanie toho, že neexistovala žiadna vnútorná súvislosť medzi týmito kontaktmi a kontaktmi, ku ktorým dochádzalo v rámci sporného kartelu.

434 Tieto kontakty a jediné a pokračujúce porušenie nesledovali ten istý cieľ, zúčastnili sa na nich rôzni dopravcovia a zamestnanci a odlišovali sa časom, miestom a obsahom. Uvedené kontakty mali totiž ojedinelú povahu, zúčastňovali sa na nich miestni zamestnanci v Nemecku, Dánsku a Fínsku a neobvinení dopravcovia alebo dopravcovia, voči ktorým tieto kontakty neboli použité a týkali sa jednorazových diskusií o špecifických miestnych otázkach. Skutočnosť, že o takýchto kontaktoch bolo informované ústredie žalobkýň nemôže automaticky preukazovať existenciu koordinácie alebo výmeny informácií na úrovni ústredia žalobkýň nad rámec dotknutej miestnej otázky.

435 Žalobkyne tiež tvrdia, že viaceré z dotknutých kontaktov neviedli k žiadnej koordinácii, ani nemali žiadne účinky na ich správanie.

436 Žalobkyne dodávajú, že dotknuté kontakty neumožňovali ich zamestnancom dozvedieť sa o karteli okolo užšej skupiny a že Komisia nepreukázala, že zúčastnené fyzické osoby zamýšľali svojou účasťou na týchto kontaktoch prispieť k celosvetovému kartelu.

437 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

438 Treba poznamenať, že rovnako ako kontakty v rámci aliancie WOW preskúmané v rámci štvrtej časti prejednávaného žalobného dôvodu, aj štyri série kontaktov uvedených v odôvodneniach 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 a 584 napadnutého rozhodnutia spĺňajú viaceré z kritérií, ktoré súd Únie považuje za relevantné na účely posúdenia rovnakej povahy porušenia (pozri bod 298 vyššie) a ktoré Komisia zohľadnila v napadnutom rozhodnutí, aby kvalifikovala sporné konania ako „jediné komplexné a pokračujúce porušenie“ (pozri bod 300 vyššie).

439 V prvom rade, rovnako ako iné konania, ktoré Komisia považovala za súčasť jediného a pokračujúceho porušenia, sa všetky tieto štyri série kontaktov týkali služieb nákladnej dopravy (rovnaká služba). Rovnako sa všetky týkali budúcich zámerov obvinených dopravcov, alebo dokonca prijatia spoločného postupu pri zavedení alebo uplatňovaní prirážok (protisúťažný cieľ a rovnaká povaha porušenia).

440 Po prvé, interná emailová komunikácia v období od 5. do 11. januára 2000, opísaná v odôvodnení 144 napadnutého rozhodnutia, odkazuje na diskusie medzi miestnym manažérom žalobkýň vo Fínsku a tromi ďalšími obvinenými dopravcami o zavedení PP (pozri rovnako bod 357 vyššie). Uvádza sa, že počas týchto diskusií miestny manažér spoločnosti British Airways vysvetľoval, že British Airways „sa stále nerozhodla, či bude uplatňovať [PP] alebo nie“, zatiaľ čo podľa návrhu miestneho manažéra spoločnosti KLM „všetci by sme sa mali pridržiavať tejto [PP]“ a zamestnanec spoločnosti Lufthansa potvrdil, že Lufthansa „sa pridá k tejto [PP]“.

441 Po druhé, „priateľské stretnutie“, ktoré sa konalo 22. januára 2001, a je opísané v odôvodneniach 173 a 174 napadnutého rozhodnutia, sa týkalo najmä uplatňovania PP. Z internej správy zamestnanca spoločnosti Martinair z tohto stretnutia tak, ako je zhrnutá v odôvodnení 174 napadnutého rozhodnutia, tak vyplýva, že „[Lufthansa] mala 1. februára 2001 znížiť úroveň PP, zatiaľ čo [Cargolux, Swiss, ďalší dopravca, KLM a British Airways] zachovali úroveň PP“.

442 Po tretie, odôvodnenia 395, 411, 425 a 559 napadnutého rozhodnutia opisujú kontakty týkajúce sa uplatňovania PP, ku ktorým došlo v rokoch 2004 až 2005. Ide predovšetkým o e-mail: z 22. septembra 2004, ktorým Lufthansa zaslala rôznym dopravcom oznámenie o zvýšení PP (odôvodnenie 411), ďalej o zasadnutia výboru pre nákladnú dopravu Board of Airlines Representatives in Germany (Rada zástupcov leteckých spoločností v Nemecku, ďalej len „BARIG“), ktoré sa konali 3. septembra 2004 a 17. novembra 2005, na ktorých Lufthansa poskytla viacerým dopravcom informácie o PP (odôvodnenia 425 a 559) a napokon o zasadnutie podvýboru pre nákladnú dopravu BAR v Singapure, ktoré sa konalo 23. júla 2004, na ktorom manažér spoločnosti SAC v súvislosti s preskúmaním PP vyzval ostatných dopravcov, aby „pri budúcich krokoch do určitej miery spolupracovali vzhľadom na nevyhnutnosť zlepšiť transparentnosť týchto prirážok“ (odôvodnenie 395).

443 Po štvrté, odôvodnenie 584 napadnutého rozhodnutia opisuje e-mail: z 25. septembra 2001. Z emailu tak, ako ho v uvedenom odôvodnení zhrnula Komisia, vyplýva, že miestny zamestnanec spoločnosti SAC „v Škandinávii“ oznámil žalobkyniam „plány konkurentov… ktorí všetci zvaž[ovali] zavedenie BP, ale uprednostň[ovali], aby [žalobkyne] urobili prvý krok“.

444 V druhom rade, pokiaľ ide o miesto, načasovanie, obsah a údajne miestny rozmer dotknutých štyroch sérii kontaktov a osoby, ktoré sa na nich zúčastnili, treba uviesť, že žalobkyne sa mýlia.

445 Je pravda, že ako to zdôrazňujú žalobkyne, niektoré z kontaktov uvedených v odôvodneniach 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 a 584 uvedeného rozhodnutia mali miestny rozmer a k niektorým z nich nedošlo v rovnakom čase, ako k oznámeniam rozhodnutí vo veci PP a BP. Treba však uviesť, že táto okolnosť ani zďaleka nepreukazuje, že tieto kontakty neboli súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia, ale je iba dôsledkom spôsobu vykonávania spornej kartelovej dohody. Ako totiž vyplýva z odôvodnenia 889 napadnutého rozhodnutia, prirážky boli všeobecne uplatniteľnými opatreniami, ktoré neboli špecifické pre určité letecké spojenie, ale mali sa uplatňovať na všetky spojenia na celosvetovej úrovni. Ako to Komisia vysvetlila v poznámke pod čiarou 1323 a v odôvodneniach 876 a 1046 tohto rozhodnutia, z tohto dôvodu boli rozhodnutia týkajúce sa prirážok vzhľadom na ich celosvetové uplatňovanie vo všeobecnosti prijímané na úrovni ústredia každého dopravcu, ale vykonávané na miestnej úrovni miestnymi zamestnancami s možnými obmenami predovšetkým so zreteľom na miestne trhové podmienky a právnu úpravu.

446 Po prvé teda treba uviesť, že ako to v podstate uznávajú žalobkyne, interná emailová komunikácia uvedená v odôvodnení 144 napadnutého rozhodnutia prebehla v mesiaci nasledujúcom po emailovej komunikácii z 13. a 14. decembra 1999 medzi dopravcami aliancie Star Cargo (pozri bod 360 vyššie), krátko po oznámení o zavedení PP, a týkala sa odpovede, ktorú bolo treba poskytnúť k nesúhlasu, ktorý toto oznámenie vyvolalo zo strany fínskeho združenia špeditérov. Navyše iniciátorom tejto komunikácie bolo ústredie žalobkýň. Treba totiž uviesť, že to bol zamestnanec ústredia žalobkýň, ktorý žiadal kanceláriu žalobkýň v Helsinkách (Fínsko) o „neformálny úzky kontakt“ so zamestnancom spoločnosti Lufthansa vo veci nesúhlasu, ktorý fínske združenie špeditérov vyjadrilo voči zavedeniu PP. Bolo to rovnako ústredie, ktoré vyzvalo kanceláriu žalobkýň v Helsinkách, aby odpovedala tomuto združeniu a pritom sa „neodvolávala na iných dopravcov, pretože by to mohlo vyvolať problém s protimonopolnými orgánmi dohľadu“.

447 Po druhé treba poznamenať, že „priateľské stretnutie“, ktoré sa konalo 22. januára 2001, uvedené v odôvodneniach 173 a 174, a zasadnutie výboru pre nákladnú dopravu BARIG, ktoré sa konalo 17. novembra 2005, uvedené v odôvodnení 559 napadnutého rozhodnutia, sa týkali prinajmenšom vykonania zmeny úrovne PP v Nemecku, o ktorej sa rozhodlo na úrovni ústredí. Z internej správy spoločnosti Martinair, opísanej v bode 441 vyššie, tak ako je zhrnutá v odôvodnení 174 tohto rozhodnutia, totiž vyplýva, že výsledkom „priateľského stretnutia“, ktoré sa konalo 22. januára 2001, a na ktoré riaditeľ predaja spoločnosti Lufthansa pre Áziu a Austráliu pozval viacerých konkurentov, bolo, že „[Lufthansa] mala 1.februára 2001 znížiť úroveň PP, zatiaľ čo [Cargolux, Swiss, ďalší dopravca, KLM a British Airways] zachovali úroveň PP“. Z odôvodnení 168 až 171 a 182 uvedeného rozhodnutia však vyplýva, že tieto zníženia, ktoré sa mali vykonať v Nemecku, boli uplatnené v širšej miere. Okrem toho zasadnutie výboru pre nákladnú dopravu BARIG zo 17. novembra 2005 sa týkalo najmä oznámenia spoločnosti Lufthansa o znížení PP od 28. novembra 2005. Z odôvodnení 552 až 556 a 562 napadnutého rozhodnutia však vyplýva, že aj toto zníženie sa uplatňovalo v širšej miere.

448 Po tretie treba poznamenať, že zasadnutie výboru pre nákladnú dopravu BARIG z 3. septembra 2004, uvedené v odôvodnení 425 napadnutého rozhodnutia, sa týkalo viacerých „aktuálnych tém“, v súvislosti s ktorými Lufthansa informovala ostatných účastníkov o svojich „novinkách“. Medzi týmito témami sa nachádzala okrem iného téma PP. V žalobe žalobkyne spresňujú, že išlo o otázku zmien PP.

449 Odôvodnenie 411 napadnutého rozhodnutia sa týka emailu, v ktorom Lufthansa o 19 dní neskôr zaslala šestnástim dopravcom, z ktorých viacerí sa zúčastnili na zasadnutí výboru pre nákladnú dopravu BARIG opísanom v bode 448 vyššie, svoje oznámenie o zvýšení PP od 4. októbra 2004. Nie je sporné, že tento e-mail: zaslal nemecký manažér predaja spoločnosti Lufthansa svojim miestnym náprotivkom.

450 Dôkazy nachádzajúce sa v spise však preukazujú, že tento e-mail: mal rozmer, ktorý nebol výlučne miestny. Mal prinajmenšom zabezpečiť miestne vykonanie zvýšenia, o ktorom sa rozhodlo na úrovni ústredí. Ani z napadnutého rozhodnutia, ani z písomných podaní žalobkýň totiž nevyplýva, že toto zvýšenie sa nemalo uplatňovať aj v iných krajinách.

451 Naopak z odôvodnenia 409 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že deň pred odoslaním tohto emailu manažér spoločnosti CPA v Belgicku interne preposlal svojmu ústrediu oznámenie o zvýšení PP spoločnosti Lufthansa a uviedol, že v ten istý deň sa bude konať „záverečná diskusia s ‚odvetvím' o dátume belgického spustenia". Z interných emailov spoločnosti CPA uvedených v odôvodnení 414 napadnutého rozhodnutia tiež vyplýva, že „väčšina prevádzkovateľov nákladných lietadiel v Bruseli sa rozhodla zvýšiť [PP] od 1. októbra 2004", ale že spoločnosti SAC po tom, čo oznámila svoj úmysel urobiť rovnako, jej ústredie pripomenulo, že „mala zvoliť dátum 4. október [2004]" (pozri bod 289 vyššie).

452 Navyše žalobkyne v žalobe uviedli, že tomu istému manažérovi predaja v Nemecku boli adresované oznámenia týkajúce sa PP, ktoré im Lufthansa zasielala v rokoch 2003 až 2004, vrátane oznámenia opísaného v odôvodnení 411 napadnutého rozhodnutia.

453 Po štvrté treba poznamenať, že ako to žalobkyne uznávajú v žalobe, e-mail: uvedený v odôvodnení 584 napadnutého rozhodnutia bol adresovaný ich generálnemu riaditeľovi. Z tohto odôvodnenia tiež vyplýva, že miestny zamestnanec spoločnosti SAC, ktorý v uvedenom emaile zaslal žalobkyniam informácie o úmysle rôznych dopravcov zaviesť BP, ich oznámil aj svojmu ústrediu.

454 Je pravda, že na rozdiel od kontaktov uvedených v odôvodneniach 144, 173, 174, 559 a 584 napadnutého rozhodnutia, e-mail: uvedený v odôvodnení 584 tohto rozhodnutia predchádza prijatiu rozhodnutia týkajúceho sa BP na úrovni ústredí dopravcov. Možno to však vysvetliť tým, že tento e-mail: bol odoslaný, aj keď ešte nebolo isté, že BP bude zavedená.

455 Po piate, z odôvodnenia 372 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že zasadnutie podvýboru pre nákladnú dopravu BAR v Singapure 23. júla 2004, uvedené v odôvodnení 395 tohto rozhodnutia, bolo súčasťou diskusií medzi dopravcami prebiehajúcich počas leta 2004 tak na úrovni ústredí, ako aj na miestnej úrovni, o zavedení nových spúšťacích prahov, novom náraste cien paliva a zvýšení PP. Žalobkyne nepredkladajú žiaden dôkaz na spochybnenie tohto výkladu.

456 Komisia preto správne vychádzala z kontaktov uvedených v odôvodneniach 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 a 584 napadnutého rozhodnutia na účely preukázania účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení.

457 Žiadne z tvrdení žalobkýň nemôže spochybniť tento záver.

458 V prvom rade treba uviesť, že nie je dôvodné tvrdenie žalobkýň, že Komisia bola povinná preukázať, že každá z fyzických osôb, ktoré sa zúčastnili na dotknutých štyroch kontaktoch, zamýšľala svojou účasťou na nich prispieť k spornému kartelu. Žalobkyne nemôžu tvrdiť ani to, že Komisia bola povinná preukázať, že tieto kontakty mohli zúčastneným osobám umožniť, aby sa dozvedeli o „karteli okolo užšej skupiny“.

459 Podľa judikatúry podnik, ktorý sa zúčastnil na jedinom a komplexnom porušení vlastným správaním, na ktoré sa vzťahujú pojmy dohody alebo zosúladeného postupu s protisúťažným cieľom v zmysle článku 101 ods. 1 ZFEÚ a ktorého cieľom je prispieť k porušeniu v celom rozsahu, môže byť zodpovedný aj za správanie ostatných podnikov v rámci toho istého porušenia počas celej doby svojej účasti na tomto porušení. Tak je to vtedy, ak je preukázané, že uvedený podnik zamýšľal prispieť svojím vlastným správaním k naplneniu spoločných cieľov, ktoré sledovali všetci účastníci, a že mal vedomosť o protiprávnom správaní, ktoré zamýšľali alebo realizovali ďalšie podniky sledujúce rovnaké ciele, alebo že ho mohol dôvodne predpokladať a bol ochotný prevziať z toho vyplývajúce riziko (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. decembra 2012, Komisia/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 42 a citovanú judikatúru).

460 Podnik sa tak mohol priamo zúčastňovať na všetkých protisúťažných správaniach tvoriacich jediné a pokračujúce porušenie a Komisia je v tomto prípade oprávnená pripisovať mu zodpovednosť za všetky tieto správania, a teda za uvedené porušenie v celom rozsahu. Podnik sa tiež mohol priamo zúčastňovať iba na časti protisúťažných správaní tvoriacich jediné a pokračujúce porušenie, avšak vedel o všetkých ostatných protiprávnych správaniach, ktoré zamýšľali alebo realizovali ďalší účastníci kartelu sledujúci rovnaké ciele, alebo ich mohol dôvodne predpokladať a bol ochotný prevziať z toho vyplývajúce riziko. V takomto prípade je Komisia rovnako oprávnená pripisovať tomuto podniku zodpovednosť za všetky protisúťažné správania tvoriace takéto porušenie a následne za porušenie v celom rozsahu (rozsudok zo 6. decembra 2012, Komisia/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 43).

461 Z toho vyplýva, že na preukázanie účasti na jedinom a pokračujúcom porušení musia byť splnené tri podmienky, a to existencia celkového plánu sledujúceho spoločný cieľ, úmyselná účasť dotknutého podniku na tomto pláne a skutočnosť, že mal vedomosť (preukázanú alebo predpokladanú) o protiprávnom správaní ostatných účastníkov, na ktorom sa priamo nezúčastňoval (rozsudok zo 16. júna 2011, Putters International/Komisia, T-211/08, EU:T:2011:289, bod 35; pozri rovnako rozsudok z 13. júla 2018, Stührk Delikatessen Import/Komisia, T-58/14, neuverejnený, EU:T:2018:474, bod 118 a citovanú judikatúru).

462 Naopak nebolo vôbec nevyhnutné, aby to platilo pre každú zo zúčastnených fyzických osôb.

463 V druhom rade, pokiaľ ide o to, že niektorým z dopravcov, ktorí sa zúčastnili na kontaktoch uvedených v odôvodneniach 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 a 584 napadnutého rozhodnutia, nebola vytknutá táto ich účasť, treba pripomenúť, že ako vyplýva z odôvodnenia 845 napadnutého rozhodnutia, každý z dôkazov predložených Komisiou nemusí nevyhnutne odôvodňovať pevné presvedčenie o spáchaní každej zložky porušenia. Stačí, že túto požiadavku spĺňa súbor nepriamych dôkazov, na ktorý sa odvoláva inštitúcia, posudzovaný celkovo, ktorého jednotlivé dôkazy sa môžu navzájom potvrdzovať (pozri rozsudok zo 16. novembra 2011, Sachsa Verpackung/Komisia, T-79/06, neuverejnený, EU:T:2011:674, bod 60 a citovanú judikatúru).

464 Komisia teda v odôvodnení 716 napadnutého rozhodnutia správne uviedla, že „nepriklad[ala] nevyhnutne rovnakú hodnotu každému odôvodneniu,… ani každému individuálnemu dôkaznému prostriedku, ktorý obsahuje“ a že „odôvodnenia, na ktoré sa odkaz[ovalo], [boli] skôr súčasťou celkového súboru dôkazov, z ktorého vychádza[la] a ma[li] byť posudzované v tomto kontexte“.

465 Nie je však preukázané, že Komisia mala proti dopravcom, o ktorých išlo v dotknutých kontaktoch, k dispozícii súbor nepriamych dôkazov rovnocenný tomu, ktorý mala k dispozícii proti žalobkyniam.

466 V treťom rade, z dôvodov analogických tým, ktoré sú uvedené v bode 363 vyššie, sa žalobkyne nemôžu odvolávať na to, že kontakty uvedené v odôvodneniach 144 a 584 napadnutého rozhodnutia nemali účinky na ich správanie.

467 Vzhľadom na uvedené treba zamietnuť prejednávanú časť.

f) O piatej časti založenej na pochybeniach týkajúcich sa zahrnutia kontaktov vzťahujúcich sa na dohody o rezervácii kapacity do jediného a pokračujúceho porušenia

468 Žalobkyne tvrdia, že Komisia sa dopustila nesprávneho posúdenia skutkového stavu a nesprávneho právneho posúdenia, keď dospela k záveru, že hromadné emaily spoločnosti Lufthansa uvedené v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia boli súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia, hoci tieto emaily sa týkali uplatňovania PP v rámci dohôd o rezervácii kapacity medzi spoločnosťou Lufthansa a inými dopravcami.

469 V prvom rade podľa žalobkýň dôkaz o existencii a podmienkach týchto dohôd možno nájsť iba v dokumentoch, ku ktorým nemajú prístup a ktorých predloženie požadovali v rámci prvého žalobného dôvodu, teda vo vyhláseniach spoločnosti Lufthansa na účely konania o zhovievavosti, ako aj v odpovediach ostatných dopravcov na oznámenie o výhradách. Výklad žalobkýň však podľa ich názoru potvrdzujú nasledujúce tri skutočnosti. Po prvé, tieto emaily zaslalo v období od marca do augusta 2005 oddelenie spoločnosti Lufthansa zodpovedné za cenotvorbu zamestnancom „sieťových“ oddelení dopravcov, ktorí od nej nakupovali kapacitu. Tieto oddelenia však zodpovedajú za správu dohôd o rezervácii prepravnej kapacity medzi dopravcami a vo všeobecnosti sa nezúčastňujú na určovaní cien alebo prirážok. Po druhé, Lufthansa označovala adresátov týchto emailom výrazom „drahí partneri“. Po tretie, existencia dohôd o rezervácii prepravnej kapacity medzi spoločnosťou Lufthansa a adresátmi uvedených emailov je jediným možným vysvetlením toho, že každý e-mail: mal iných adresátov.

470 V druhom rade, Komisia nepreukázala, že emaily od spoločnosti Lufthansa Cargo uvedené v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia boli súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia.

471 Komisia totiž neuniesla svoje dôkazné bremeno a dostatočne neodôvodnila napadnuté rozhodnutie, keďže sa nevyjadrila k žiadnemu z tvrdení a dôkazných prostriedkov predložených žalobkyňami. Tieto tvrdenia a dôkazné prostriedky však preukazujú, že neexistovala žiadna vnútorná súvislosť, ani žiadne vzájomné pôsobenie medzi týmito emailami a komunikáciou v rámci sporného kartelu. Predovšetkým emaily spoločnosti Lufthansa uvedené v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia boli vždy zasielané desiatim až dvanástim dopravcom, z ktorých žiadny nepatril k „užšej skupine“ a z ktorých viac ako polovica nebola považovaná za účastníkov sporného kartelu. Ďalej, zamestnanci, ktorým boli uvedené emaily adresované, zodpovedali za správu dohôd o rezervácii prepravnej kapacity. Zamestnanec

žalobkýň, ktorému boli uvedené emaily adresované, navyše nedostal žiadny z ostatných emailov, ktoré Komisia zohľadnila v ich neprospech. Napokon, k zaslaniu uvedených emailov, ktoré obsahovali výlučne verejne dostupné informácie, došlo v rovnakom čase ako ku zavedeniu PP v dohodách o rezervácii prepravnej kapacity medzi dopravcami v roku 2005.

472 Okrem toho Komisia nevysvetlila, ako zamestnec žalobkýň, ktorému boli adresované emaily od spoločnosti Lufthansa uvedené v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia, zamýšľal prispieť k jedinému a pokračujúcemu porušeniu tým, že pasívne prijímal emaily obsahujúce verejné oznámenia v oblasti PP, pre ktoré existoval legitímny obchodný dôvod.

473 V treťom rade a v každom prípade emaily spoločnosti Lufthansa uvedené v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia nemohli mať žiadny vplyv na správanie žalobkýň. Žalobkyne totiž určovali svoju politiku v oblasti prirážok v spolupráci so spoločnosťou Lufthansa v rámci aliancie, ktorej bola poskytnutá výnimka. Táto spolupráca sa realizovala cestou výmen dvojstranných emailov medzi ústrediami oboch dopravcov, ktoré stále predchádzali hromadným emailom spoločnosti Lufthansa.

474 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

475 V tejto súvislosti treba v prvom rade uviesť, že rovnako ako iné konania, ktoré sú súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia, sa všetky emaily uvedené v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia týkali služieb nákladnej dopravy (rovnaká služba) a vzťahovali sa na sumu a načasovanie PP (protisúťažný cieľ a rovnaká povaha porušenia). Cieľom všetkých týchto emailov bolo totiž informovať ich adresátov o úmysle spoločnosti Lufthansa zvýšiť svoju PP od určitého budúceho dátumu.

476 Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, sa nemožno domnievať, že išlo iba o zabezpečenie riadneho plnenia hypotetických dohôd o rezervácii prepravnej kapacity.

477 Z odôvodnenia 482 napadnutého rozhodnutia totiž vyplýva, že tieto kontakty slúžili aspoň čiastočne na podporu sporného kartelu. V uvedenom odôvodnení 482 napadnutého rozhodnutia Komisia citovala odpoveď jedného dopravcu na e-mail: od spoločnosti Lufthansa, rovnako citovaný v tom istom odôvodnení. V tejto odpovedi uvedený dopravca informuje spoločnosť Lufthansa nasledovne: „dali sme pokyn našim kanceláriám, aby zodpovedajúcim spôsobom uplatňovali zvýšenie“.

478 Z dôkazov nachádzajúcich sa v spise však nevyplýva, že by táto odpoveď bola poskytnutá v rámci vykonávania obchodnej dohody uzavretej medzi dotknutým dopravcom a spoločnosťou Lufthansa. Okolnosť, že tento dopravca nebol obvinený a že o týchto úmysloch informoval dvojstranne, nemôže vyvrátiť toto konštatovanie.

479 Navyše z preskúmania časovej postupnosti kontaktov týkajúcich sa PP vyplýva, že tieto hromadné emaily pochádzajúce od spoločnosti Lufthansa kaskádovito vyvolali kroky ostatných dopravcov, pokiaľ ide o ich vlastné PP. Oznámenie spoločnosti Lufthansa z 22. augusta 2005 (odôvodnenie 495) tak viedlo v ten istý deň alebo v nesledujúci deň k internej komunikácii o otázke zvýšenia PP u žalobkýň (odôvodnenie 496), spoločnosti Japan Airlines (odôvodnenie 497) a ďalšieho dopravcu (odôvodnenie 498).

480 Žalobkyne sa tiež zbytočne odvolávajú na verejnú povahu informácií šírených v rámci kontaktov opísaných v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia. Treba totiž po prvé pripomenúť, že výmena verejne dostupných informácií porušuje článok 101 ods. 1 ZFEÚ vtedy, keď predstavuje podporu iného protisúťažného mechanizmu (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 7. januára 2004, Aalborg Portland a i./Komisia, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 281).

481 Ako však vyplýva z odôvodnení 118, 121, 125, 706 a 848 napadnutého rozhodnutia, ako aj z bodov 476 a 478 vyššie, bol to prípad kontaktov opísaných v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia.

482 Po druhé treba rovnako ako Komisia poznamenať, že v rámci kontaktov opísaných v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia, Lufthansa neoznamovala účastníkom hypotetických dohôd o rezervácii prepravnej kapacity iba verejne dostupné informácie. Lufthansa im naopak zasielala hromadné emaily, čím prezrádzala všetkým adresátom totožnosť dotknutých dopravcov (pozri odôvodnenie 797 napadnutého rozhodnutia), ako aj sumu a načasovanie PP, ktoré mali platiť podľa týchto hypotetických dohôd.

483 Žalobkyne napokon ani netvrdia, že takéto hromadné emaily boli nevyhnutné na plnenie týchto hypotetických dohôd a dokumenty nachádzajúce sa v spise preukazujú, že to tak nebolo. Z odôvodnenia 453 napadnutého rozhodnutia tak vyplýva, že 22. marca 2005 zaslala Lufthansa jednej zo strán týchto hypotetických dohôd tlačovú správu oznamujúcu zvýšenie PP, ktorú predtým zaslala svojim [drahým partnerom] prostredníctvom hromadného emailu (odôvodnenie 450). Z emailov nachádzajúcich sa v prílohách A.59 až A.61 žaloby rovnako vyplýva, že spoločnosť SAC na dvojstrannej úrovni informovala žalobkyne o svojom úmysle zvýšiť PP, ktorú mali platiť podľa dohôd o rezervácii prepravnej kapacity, ktoré uzavreli.

484 V druhom rade treba poznamenať, že odosielateľom troch z týchto štyroch emailov (odôvodnenia 446, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia) je zamestnanec spoločnosti Lufthansa, ktorého samotné žalobkyne opisujú ako „zjavne centrálny prvok celosvetového [jediného a pokračujúceho porušenia]“ a „najdôležitejšieho zamestnanca [spoločnosti Lufthansa] v rámci užšej skupiny“. Odosielateľkou štvrtého z uvedených emailov (odôvodnenie 450 napadnutého rozhodnutia) bola riaditeľka spoločnosti Lufthansa pre cenotvorbu. Táto riaditeľka sa však zúčastnila aspoň na jednom ďalšom spornom kontakte (odôvodnenie 455 napadnutého rozhodnutia). Okrem toho z emailu zo 7. apríla 2005 uvedeného v odôvodnení 457 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že riaditeľ pre cenovú politiku spoločnosti Lan Airlines požiadal jedného zo svojich kolegov, aby sa s ňou skontaktoval s cieľom prediskutovať index ceny paliva.

485 Je naopak pravda, že zamestnanec žalobkýň, ktorému boli adresované emaily od spoločnosti Lufthansa uvedené v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia, sa nezúčastnil na ďalších konaniach, o ktorých Komisia dospela k záveru, že boli súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia. To však nemôže stačiť na preukázanie, že tieto emaily neboli súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia. Po prvé existuje určité prekrývanie medzi ostatnými adresátmi uvedených emailov a fyzickými osobami, ktoré sa zúčastnili na ďalších konaniach, o ktorých sa konštatovalo, že boli súčasťou tohto porušenia. Predovšetkým zamestnanec spoločnosti Lan Airlines, ktorému bol zaslaný e-mail: uvedený v odôvodnení 495 napadnutého rozhodnutia, sa zúčastnil na sporných kontaktoch opísaných v odôvodnení 474 toho istého rozhodnutia.

486 Po druhé treba pripomenúť, že totožnosť fyzických osôb zúčastnených na jednotlivých sporných konaniach nie je nevyhnutná na existenciu jediného a pokračujúceho porušenia. Napokon nie je nevyhnutná ani totožnosť zúčastnených podnikov (pozri bod 316 vyššie).

487 V treťom rade treba uviesť, že metóda spočívajúca v tom, že Lufthansa prostredníctvom hromadných emailov informovala viacerých dopravcov o svojom úmysle zmeniť v blízkej budúcnosti úroveň PP, nebola použitá iba v rámci kontaktov, o ktorých žalobkyne tvrdia, že ich cieľom bolo plnenie dohôd o rezervácii prepravnej kapacity. Lufthansa totiž postupovala rovnako aj pri iných kontaktoch, tak na úrovni ústredí (odôvodnenia 279 a 346 napadnutého rozhodnutia), ako aj na miestnej úrovni (odôvodnenia 313 a 507 napadnutého rozhodnutia).

488 V štvrtom rade, pokiaľ ide o skutočnosť, že k odoslaniu uvedených emailov došlo v rovnakom čase ako ku zahrnutiu prirážok do dohôd o rezervácii prepravnej kapacity, treba uviesť, že súčasne prebehlo aj množstvo iných sporných kontaktov, o ktorých sa netvrdilo, že mali vykonávať tieto dohody.

489 Pokiaľ ide o výhradu založenú na nedostatku odôvodnenia vysvetlenú v rámci prejednávanej časti, treba pripomenúť, že podľa článku 296 ZFEÚ a článku 41 ods. 2 písm. c) Charty musia byť rozhodnutia prijaté Komisiou odôvodnené.

490 Odôvodnenie musí byť prispôsobené povahe dotknutého aktu a musia z neho jasne a jednoznačne vyplývať úvahy inštitúcie, ktorá akt prijala, aby sa tak dotknutým osobám umožnilo poznať dôvody prijatého opatrenia a príslušnému súdu preskúmať toto opatrenie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. septembra 2011, Elf Aquitaine/Komisia, C-521/09 P, EU:C:2011:620, bod 147).

491 Dodržanie povinnosti odôvodnenia musí byť posudzované v závislosti od okolností prípadu, najmä od obsahu aktu, od povahy uvádzaných dôvodov a od záujmu, ktorý na jeho objasnení môžu mať osoby, ktorým je akt určený, alebo iné osoby dotknuté aktom v zmysle článku 263 štvrtého odseku ZFEÚ. Nevyžaduje sa, aby v odôvodnení boli presne uvedené všetky relevantné skutkové a právne okolnosti, keďže otázka, či odôvodnenie aktu spĺňa požiadavky článku 296 ZFEÚ a článku 41 ods. 2 písm. c) Charty sa má posudzovať nielen s prihliadnutím na jeho znenie, ale tiež s prihliadnutím na jeho kontext, ako aj na všetky právne predpisy upravujúce dotknutú oblasť (rozsudky z 29. septembra 2011, Elf Aquitaine/Komisia, C-521/09 P, EU:C:2011:620, bod 150, a z 13. decembra 2016, Printeos a i./Komisia, T-95/15, EU:T:2016:722, bod 45).

492 V prejednávanej veci však Komisia v odôvodneniach 107 až 112 napadnutého rozhodnutia vysvetlila „základné zásady a štruktúru kartelu“ a v odôvodneniach 118 až 120 tohto rozhodnutia opísala kontakty týkajúce sa PP, ktoré zahŕňali najmä emaily šíriace verejne dostupné informácie, a to aj neobvineným dopravcom. V odôvodneniach 869 až 883 tohto rozhodnutia Komisia vysvetlila dôvody, na základe ktorých dospela k záveru o existencii jediného porušenia. V odôvodnení 719 toho istého rozhodnutia preskúmala dôkazy zohľadnené proti žalobkyniam v prípade zložky jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa PP, vrátane dôkazov uvedených v odôvodneniach 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia.

493 Za týchto okolností, aj vzhľadom na relevantnú judikatúru, a ako to navyše vyplýva z vecnej argumentácie vysvetlenej v rámci prejednávanej časti (pozri body 475 až 488 vyššie), bolo jednoduché, aby žalobkyne pochopili, prečo Komisia bez ohľadu na tvrdenia uvádzané v správnom konaní konštatovala, že tieto dôkazy boli súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia a aby Všeobecný súd vykonal svoje preskúmanie.

494 Prejednávanú časť treba v dôsledku toho zamietnuť.

495 Za týchto okolností, ak chceli žalobkyne v rámci prejednávanej časti zopakovať svoj návrh na predloženie vyhlásení spoločnosti Lufthansa urobených na účely konania o zhovievavosti, ako aj odpovedí ostatných dopravcov na oznámenie o výhradách, Všeobecný súd konštatuje, že predloženie týchto dokumentov nemôže byť nijako užitočné pre preskúmanie prejednávanej časti a teda nie je potrebné prostredníctvom opatrenia na zabezpečenie priebehu konania žiadať Komisiu, aby ich predložila.

g) O šiestej časti založenej na nesprávnom posúdení kontaktov, ku ktorým došlo v tretích krajinách

496 Žalobkyne tvrdia, že Komisia sa dopustila nesprávneho posúdenia skutkového stavu a nesprávneho právneho posúdenia, keď do jediného a pokračujúceho porušenia zahrnula správanie žalobkýň na leteckých spojeniach medzi EHP a tretími krajinami. Žalobkyne sa na podloženie tohto názoru v podstate odvolávajú na päť výhrad. Prvá z týchto výhrad je založená na porušení zásad suverenity a nezasahovania, druhá na nesprávnom posúdení štátneho nátlaku, ktorému mali byť žalobkyne vystavené vo viacerých tretích krajinách, tretia na nesprávnom uplatnení článku 101 ods. ZFEÚ na správania na prichádzajúcich leteckých spojeniach pred 1. májom 2004 a článku 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave na správania na leteckých spojeniach medzi Úniou a Švajčiarskom pred 1. júnom 2002, štvrtá na nesprávnom posúdení správaní, ku ktorým došlo v Švajčiarsku, a piata na pochybení týkajúcom sa zahrnutia správaní žalobkýň v tretích krajinách do jediného a pokračujúceho porušenia.

1) O prvej výhrade založenej na porušení zásad suverenity a nezasahovania

497 Žalobkyne v podstate vytýkajú Komisii, že porušila zásadu suverenity zakotvenú v článku 1 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, podpísaného v Chicagu (Spojené štáty) 7. decembra 1944, a zásadu nezasahovania tým, že uplatnila kritérium kvalifikovaných účinkov, aby uložila sankciu za správania, ku ktorým došlo a boli realizované v tretích krajinách a ktoré sa tieto krajiny rozhodli z im vlastných politických dôvodov povoliť.

498 Komisia sa výslovne nevyjadrila k tejto výhrade.

499 Medzinárodné obyčajové právo uznáva zásadu, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom (rozsudok z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i., C-366/10, EU:C:2011:864, body 103 a 104). Táto zásada je kodifikovaná v článku 1 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve, na ktorý sa žalobkyne odvolávajú vo svojich písomných podaniach.

500 Aj zásada nezasahovania je uznaná medzinárodným obyčajovým právom. Táto zásada, nazývaná aj zásada zákazu intervencie, zavádza právo každého zvrchovaného štátu spravovať svoje záležitosti bez vonkajšieho zásahu a predstavuje dôsledok zásady zvrchovanej rovnosti štátov (rozsudok zo 16. októbra 2014, LTTE/Rada, T-208/11 a T-508/11, EU:T:2014:885, bod 69).

501 Aj keby sa žalobkyne mohli na Všeobecnom súde dovolávať zásad leteckej zvrchovanosti a nezasahovania, treba uviesť, že Komisia tieto zásady nijako neporušila tým, že uplatnila kritérium kvalifikovaných účinkov, aby uložila sankciu za správania, ku ktorým došlo a boli realizované v tretích krajinách a ktoré sa tieto krajiny rozhodli z im vlastných politických dôvodov

povoliť. Uplatnenie článku 101 ods. 1 ZFEÚ na správania, o ktorých možno predvídať, že vyvolajú bezprostredné a podstatné účinky v EHP, je totiž odôvodnené podľa medzinárodného práva verejného (pozri rozsudok z 12. júla 2018, Viscas/Komisia, T-422/14, neuverejnený, EU:T:2018:446, bod 101 a citovanú judikatúru) a teda zásad leteckej zvrchovanosti a nezasahovania.

502 Z bodov 149 až 237 vyššie však vyplýva, že bolo predvídateľné, že jediné a pokračujúce porušenie vyvolá na vnútornom trhu a v rámci EHP podstatné a bezprostredné účinky.

503 Prejednávanú výhradu treba teda zamietnuť.

2) O druhej výhrade založenej na nesprávnom posúdení štátneho nátlaku, ktorému mali byť vystavené žalobkyne vo viacerých tretích krajinách

504 Na účely posúdenia existencie štátneho nátlaku, ktorému mali byť vystavení obvinení dopravcovia vo viacerých tretích krajinách, z odôvodnení 972 až 1021 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že Komisia posúdila pôsobnosť dohôd ASA, ktoré sú uzavreté medzi dvomi krajinami, aby určila podmienky, za ktorých dopravcovia určení na tento účel zabezpečovali jedno alebo viaceré letecké spojenia. Komisia tak najmä uviedla, že ustanovenia dohôd ASA, o ktoré išlo v tomto prípade, vo všeobecnosti neboli uplatňované zmluvnými stranami, na území ktorých sa obvinení dopravcovia dopustili jediného a pokračujúceho porušenia. Následne, po posúdení právnej úpravy a správnej praxe vo viacerých tretích krajinách, konkrétne v Hongkongu, Japonsku, Indickej republike, Thajskom kráľovstve, Singapurskej republike, Kórejskej republike a Brazílskej federatívnej republike, Komisia vylúčila, že akýkoľvek štátny nátlak by mohol odôvodniť neuplatnenie článku 101 ZFEÚ na správanie obvinených dopravcov.

505 Žalobkyne tvrdia, že táto úvaha obsahuje viaceré pochybenia.

506 V prvom rade tvrdia, že pokiaľ ide o služby nákladnej dopravy, uloženie sankcie podľa pravidiel Únie upravujúcich hospodársku súťaž za správanie povolené treťou krajinou, predstavuje porušenie zásady právnej istoty, článku 59 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve z 23. mája 1969 a článku 351 ZFEÚ, pretože nerešpektuje postup upravený nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 847/2004 z 29. apríla 2004 o rokovaniach a vykonávaní dohôd o leteckej dopravnej službe medzi členskými štátmi a tretími krajinami (Ú. v. ES L 157, 2004, s. 7; Mim. vyd. 07/008, s. 193).

507 V druhom rade, pokiaľ ide o správanie spoločnosti SAS Cargo v súvislosti so službami nákladnej dopravy s odletom z Hongkongu, Japonska a Thajska, žalobkyne v podstate tvrdia, že Komisia nenáležitým spôsobom posúdila dôkazy a tvrdenia, ktoré uviedli a v dôsledku toho nesprávne uplatnila článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na správania, na ktoré sa v skutočnosti vzťahovali dohody ASA uzavreté medzi týmito tretími krajinami a „škandinávskymi krajinami“ alebo miestne právne predpisy. Pokiaľ ide o správanie spoločnosti SAS Cargo v súvislosti so službami nákladnej dopravy s odletom z Indie, Singapuru, Južnej Kórei a Brazílie, Komisia v skutočnosti vo svojej analýze právnych úprav ani nezačala posudzovať príslušné zákony a postupy, takže jej rozhodnutie sa zakladá na tvrdeniach, ktoré sú nesprávne alebo nepodložené dôkazmi.

508 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

509 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že článok 101 ods. 1 ZFEÚ sa týka iba protisúťažných správaní, ktoré podniky uskutočňujú z vlastnej iniciatívy. Ak je protisúťažné správanie uložené podnikom vnútroštátnou právnou úpravou alebo ak táto vnútroštátna právna úprava vytvára právny rámec, ktorý sám vylučuje akúkoľvek možnosť súťažného správania z ich strany, článok 101 ZFEÚ sa neuplatňuje. V takej situácii nemá obmedzenie hospodárskej súťaže príčinu v samostatnom správaní podnikov, ako to predpokladá toto ustanovenie (pozri rozsudok z 11. novembra 1997, Komisia a France/Ladbroke Racing, C-359/95 P a C-379/95 P, EU:C:1997:531, bod 33 a citovanú judikatúru).

510 Naopak, ak vnútroštátna právna úprava ponecháva možnosť, aby hospodárska súťaž bola vylúčená, obmedzená alebo skreslená samostatným správaním podnikov, článok 101 ZFEÚ sa môže uplatniť. Ak neexistuje záväzné právne ustanovenie ukladajúce protisúťažné správanie, môže Komisia dospieť k záveru, že dotknuté subjekty nekonali samostatne iba vtedy, ak je na základe objektívnych, relevantných a zhodujúcich sa nepriamych dôkazov zjavné, že toto správanie im jednostranne vnútili vnútroštátne orgány tým, že na nich vyvíjali nátlak, ktorému sa nedalo odporovať, akým je napríklad hrozba prijatia štátnych opatrení, ktoré im môžu spôsobiť značné straty (pozri rozsudok z 11. decembra 2003, Minoan Lines/Komisia, T-66/99, EU:T:2003:337, body 177 a 179 a citovanú judikatúru).

511 Podľa judikatúry to nie je prípad, keď zákon alebo správanie štátu iba podporuje alebo uľahčuje samostatné protisúťažné správanie podnikov (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. decembra 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich a i./Komisia, T-259/02 až T-264/02 a T-271/02, EU:T:2006:396, bod 258).

512 Z judikatúry napokon vyplýva, že prináleží práve dotknutým podnikom, aby preukázali, že zákon alebo správanie štátu malo takú povahu, že ich úplne zbavovalo samostatnosti pri výbere ich obchodnej politiky (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 7. októbra 1999, Irish Sugar/Komisia, T-228/97, EU:T:1999:246, bod 129). Hoci totiž prináleží orgánu, ktorý tvrdí, že došlo k porušeniu pravidiel hospodárskej súťaže, aby o tom predložil dôkaz, je podnik, ktorý sa bráni proti zisteniu porušenia týchto pravidiel povinný predložiť dôkaz, že podmienky pre uplatnenie pravidla, z ktorého vyvodzuje dôvod obrany sú splnené, takže uvedený orgán bude musieť použiť iné dôkazy (pozri rozsudok zo 16. februára 2017, Hansen & Rosenthal a H&R Wax Company Vertrieb/Komisia, C-90/15 P, neuverejnený, EU:C:2017:123, bod 19 a citovanú judikatúru).

513 Tieto úvahy sa vzťahujú rovnako na zákony a správanie členského štátu alebo zmluvného štátu Dohody o EHP a zákony a správanie tretej krajiny (pozri v tomto zmysle rozsudok z 30. septembra 2003, Atlantic Container Line a i./Komisia, T-191/98 a T-212/98 až T-214/98, EU:T:2003:245, bod 1131), ako to v podstate vyplýva z poznámky pod čiarou 1435 napadnutého rozhodnutia.

514 S prihliadnutím na tieto úvahy treba preskúmať, či žalobkyne dôvodne tvrdia, že Komisia sa dopustila pochybení pri preskúmaní právnej úpravy, ktorá sa uplatňuje na lety s odletom z Hongkongu, Japonska a ostatných dotknutých tretích krajín.

515 Na tento účel treba pripomenúť, že v bode 115 vyššie bolo uvedené, že Komisia sa dopustila pochybenia, keď odmietla poskytnúť žalobkyniam prístup k častiam odpovedí na oznámenie o výhradách uvedeným v odôvodneniach 977 až 979, 1003, 1005 a 1006 napadnutého rozhodnutia a v dôsledku toho treba tieto časti odpovedí vylúčiť ako dôkazy v neprospech žalobkýň pri preskúmaní dôvodnosti uvedeného rozhodnutia.

i) Hongkong

516 Odôvodnenia 976 až 993 napadnutého rozhodnutia sa týkajú jednak dohôd ASA, ktoré podpísala osobitná administratívna oblasť Čínskej ľudovej republiky Hongkong, a jednak právneho režimu v Hongkongu. Podľa týchto odôvodnení sa Komisia domnievala, že dopravcom nebola v Hongkongu uložená žiadna povinnosť rokovať o tarifách.

517 V prvom rade Komisia v odôvodneniach 981 až 986 napadnutého rozhodnutia uznala, že dohody ASA podpísané osobitnou administratívnou oblasťou Čínskej ľudovej republiky Hongkong väčšinou vyžadovali, aby tarify účtované určenými dopravcami zmluvných krajín schválili príslušné orgány, teda v Hongkongu DAC a že uvedené dohody umožňovali predchádzajúce konzultácie o cenách medzi určenými dopravcami. Napriek tomu podľa tohto rozhodnutia tieto dohody ASA takéto konzultácie pred podaním žiadosti o schválenie v žiadnom prípade nevyžadovali.

518 Na podporu tohto záveru Komisia prevzala do odôvodnenia 983 napadnutého rozhodnutia formuláciu štandardného ustanovenia nachádzajúceho sa vo viacerých dohodách ASA, ktoré stanovuje:

„Tarify, na ktoré sa odkazuje v odseku 1 tohto článku, môžu byť dohodnuté určenými leteckými spoločnosťami zmluvných strán žiadajúcimi o schválenie taríf, ktoré môžu pred ich navrhnutím konzultovať s inými leteckými spoločnosťami pôsobiacimi na celom alebo na časti toho istého leteckého spojenia. Nič však nebráni určenej leteckej spoločnosti, aby navrhla tarifu a nič nezakazuje leteckým úradom zmluvných strán, aby schválili akúkoľvek tarifu, ak táto letecká spoločnosť nezískala súhlas ostatných určených leteckých spoločností s takouto tarifou alebo preto, že žiadna iná určená letecká spoločnosť nepôsobí na tom istom leteckom spojení.“

519 V odôvodnení 985 napadnutého rozhodnutia Komisia dodala, že dohoda ASA medzi Českou republikou a osobitnou administratívnou oblasťou Čínskej ľudovej republiky Hongkong napríklad uvádzala, že žiadna z krajín nebude vyžadovať od dopravcov, aby rokovali o tarifách.

520 V tejto súvislosti žalobkyne uvádzajú dve tvrdenia. Prvé tvrdenie je založené na tom, že Komisia necitovala odsek 1 ustanovenia nachádzajúceho sa vo viacerých dohodách ASA podpísaných osobitnou administratívnou oblasťou Čínskej ľudovej republiky Hongkong, ktorý ukladá kolektívny režim prirážok, a druhé tvrdenie je založené na tom, že ústava tejto oblasti upravuje priamu uplatniteľnosť dohôd ASA.

521 Pokiaľ ide o prvé tvrdenie, treba uviesť, že z odseku 1 ustanovenia nachádzajúceho sa vo viacerých dohodách ASA, ktorých zmluvnou stranou je osobitná administratívna oblasť Čínskej ľudovej republiky Hongkong, vyplýva, že tarify určených dopravcov musia byť schválené príslušnými orgánmi zmluvných strán so zreteľom na viaceré relevantné faktory. Hoci je stanovené, že tarify iných dopravcov patria medzi uvedené faktory, napriek tomu nie je uvedené, že musia byť stanovené po diskusii medzi dotknutými subjektami. Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, tak odsek 1 vyššie uvedeného ustanovenia nemožno chápať tak, že ukladá kolektívny režim prirážok. Prvé tvrdenie žalobkýň teda treba zamietnuť.

522 Po tomto zistení nie je potrebné rozhodnúť o druhom tvrdení týkajúcom sa priamej uplatniteľnosti dohôd ASA podľa ústavy osobitnej administratívnej oblasti Čínskej ľudovej republiky Hongkong. Keďže totiž dohody ASA neukladajú kolektívny režim prirážok, nemôžu

bez ohľadu na ich právnu silu v Hongkongu brániť tomu, aby Komisia uplatnila článok 101 ZFEÚ alebo článok 53 Dohody o EHP na dotknuté správanie na základe dôvodu obhajoby založeného na štátom nátlaku.

523 Navyše treba zdôrazniť, že žalobkyne nepopierajú, že ustanovenia dohôd ASA upravujúce diskusie o tarifách medzi určenými dopravcami na konkrétnych leteckých spojeniach nemôžu povoľovať všeobecné diskusie o tarifách medzi viacerými dopravcami obsluhujúcimi cieľové krajiny odlišné od tých, na aké sa vzťahuje napadnuté rozhodnutie.

524 V druhom rade, pokiaľ ide o správnu prax v Hongkongu, Komisia v odôvodneniach 987 až 989 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že nebolo preukázané, že DAC vyžadoval konzultácie s dopravcami na účely podania kolektívnej žiadosti o schválenie taríf. Predovšetkým žiadny z dopravcov nepredložil dôkaz preukazujúci, že DAC výslovne požadoval podanie kolektívnych žiadostí.

525 V odôvodnení 992 napadnutého rozhodnutia Komisia dospela k záveru, po prvé, že DAC nebol v prípade PP ochotný akceptovať individuálne žiadosti týkajúce sa mechanizmu PP, ale bol ochotný akceptovať individuálne žiadosti týkajúce sa pevnej sumy PP, a po druhé, pokiaľ ide o ostatné prirážky, že dopravcovia netvrdili, že DAC vyžadoval kolektívne žiadosti.

526 V tejto súvislosti žalobkyne tvrdia, že v rokoch 2000 až 2006 DAC, ktorý má širokú mieru voľnej úvahy, nebol ochotný akceptovať individuálne žiadosti dopravcov týkajúce sa pevnej sumy PP. Požadoval teda od podvýboru pre nákladnú dopravu BAR, aby sa dohodol na mechanizme PP založenom na indexe a v dôsledku toho posudzoval iba kolektívne žiadosti vyplývajúce z diskusií medzi dopravcami o uplatniteľných tarifách. Až vtedy, keď sa v roku 2006 vo viacerých krajinách začali prešetrovať prirážky, začal DAC konečne schvaľovať PP, na ktoré sa nevzťahoval mechanizmus založený na indexe. Suma BP bola určovaná podľa toho istého režimu až do rozhodnutia DAC prijatého v roku 2004, že už nebude vyžadovať schválenie BP. Žalobkyne predkladajú viacero dôkazov na podloženie svojich tvrdení, predovšetkým listy DAC z 5. septembra 2008 a 3. septembra 2009 adresované Komisii, pričom tvrdia, že Komisia nepredložila žiadny dôkaz preukazujúci, že DAC pred 14. aprílom 2006 dostal a schválil individuálne žiadosti týkajúce sa pevnej sumy PP.

527 V tejto súvislosti treba po prvé uviesť, že na podloženie svojich tvrdení žalobkyne predkladajú rad dokumentov, ktoré nepochádzajú od DAC, ale vypracovali ich oni sami alebo iní dopravcovia.

528 Niektoré z takto predložených dokumentov sú článkami z tlače, online publikáciami Hongkongského výboru dopravcov alebo dokumentami vypracovanými podvýborom pre nákladnú dopravu BAR. Hoci je pravda, že tieto rôzne dokumenty poukazujú na to, že od roku 1997 existovali opatrenia prijaté dopravcami alebo hongkongskými orgánmi na účely zavedenia mechanizmu PP založeného na indexe alebo kolektívne žiadosti o schválenie BP zo strany DAC, zároveň platí, že žiadny z nich nesvedčí o tom, že dopravca nemohol podať na DAC individuálnu žiadosť týkajúcu sa pevnej sumy PP alebo BP.

529 Po druhé, pokiaľ ide o listy DAC adresované Komisii, treba uviesť, že v liste z 5. septembra 2008 sa uvádza, že DAC počas obdobia rokov 2000-2007 vyžadoval, aby všetci dopravcovia, ktorí chceli účtovať prirážku na nákladnú dopravu z Hongkongu získali predchádzajúce povolenie, že v tomto kontexte sa DAC domnieval, že kolektívne žiadosti sú efektívne, rozumné a legálne a zároveň že takáto prax je v súlade s dohodami ASA, ktoré uzavrela osobitná administratívna oblasť Čínskej ľudovej republiky Hongkong. Skutočnosť, že bolo spresnené, že kolektívna žiadosť

je efektívnym prostriedkom na podanie žiadosti a preskúmanie a schválenie prirážok a že DAC považuje túto formu žiadosti za legálnu v Hongkongu však nepreukazuje, že právna úprava alebo správna prax v Hongkongu vyžadovali kolektívne žiadosti a vylučovali individuálne žiadosti týkajúce sa prirážok.

530 Rovnako list z 3. septembra 2009 znie takto:

„Komisii musí byť absolútne jasné, že pokiaľ ide o mechanizmus týkajúci sa [PP] pre nákladnú dopravu založený na indexe, požadujeme, aby sa [podvýbor pre nákladnú dopravu BAR] a zúčastnení dopravcovia dohodli na podrobnostiach kolektívnych žiadostí, vrátane výšky prirážky, ktorej schválenie sa požaduje, na dôkazoch, ktoré treba predložiť DAC na podloženie žiadostí a na jednotnom mechanizme, ktorý treba použiť na určenie prirážky. DAC tiež splnomocnil zúčastnených dopravcov a vyžadoval od nich, aby osobitne vyberali schválenú prirážku. Navyše sme splnomocnili podvýbor pre nákladnú dopravu BAR a vyžadovali od neho, aby predložil na schválenie DAC každú zmenu zoznamu dopravcov zúčastnených na kolektívnych žiadostiach a jasne sme uviedli, že títo dopravcovia nesmú vyberať [PP] bez výslovného schválenia DAC adresovaného podvýboru pre nákladnú dopravu BAR.“

531 Tento list sa teda obmedzuje na podrobný opis podmienok, ktoré DAC požadoval v prípade, keď podvýbor pre nákladnú dopravu BAR a dopravcovia uvažujú o kolektívnej žiadosti týkajúcej sa PP založenej na indexe. Naopak nenaznačoval žiadnu všeobecnú povinnosť podať kolektívnu žiadosť pre PP, ani nemožnosť podať individuálnu žiadosť pre pevnú sumu PP. Nie je teda v rozpore s odôvodnením 992 napadnutého rozhodnutia, z ktorého vyplýva, že kolektívne žiadosti predpokladajúce diskusie medzi dopravcami sa vyžadovali iba pre mechanizmus PP založený na indexe a že naďalej boli možné individuálne žiadosti pre pevnú sumu PP.

532 Z uvedeného vyplýva, že žalobkyne nepreukázali, že zákon alebo správanie hongkongských orgánov, vrátane dohôd ASA, ktoré tieto orgány uzavreli, im ukladali povinnosť prerokovať tarify s inými dopravcami a znemožňovali im, aby na DAC podali individuálnu žiadosť týkajúcu sa pevnej sumy PP. Žalobkyne teda nepreukázali, že Komisia sa v napadnutom rozhodnutí nesprávne domnievala, že hongkongská právna úprava nebránila uplatneniu článku 101 ods. 1 ZFEÚ.

ii) Japonsko

533 Odôvodnenia 995 až 1012 napadnutého rozhodnutia sa týkajú jednak dohôd ASA, ktoré uzavrelo Japonsko, a jednak japonského právneho režimu. Podľa týchto odôvodnení sa Komisia domnievala, že dopravcom nebola v Japonsku uložená žiadna povinnosť rokovať o tarifách.

534 V prvom rade, pokiaľ ide o dohody ASA uzavreté Japonskom, napadnuté rozhodnutie vo svojom odôvodnení 995 uvádza znenie ustanovenia obsiahnutého v dohode uzavretej s Holandským kráľovstvom, ktoré sa nachádza aj v ostatných dohodách a stanovuje:

„Pokiaľ je to možné, určené letecké spoločnosti sa dohodnú na tarifách pomocou mechanizmu IATA pre stanovenie taríf. Ak to nie je možné, tarify pre každé z konkrétnych leteckých spojení dohodnú určené letecké spoločnosti“.

535 Komisia po tom, čo v odôvodnení 996 napadnutého rozhodnutia uviedla, že podľa jedného dopravcu dohody ASA vyžadovali, a nie povoľovali, dohody o cenách, v odôvodnení 997 uvedeného rozhodnutia zdôraznila, že dohoda uzavretá so Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska bola v roku 2000 zmenená memorandom o porozumení stanovujúcim, že určení

dopravcovia nemusia konzultovať tarify pred podaním žiadosti o schválenie. Podľa odôvodnení 1005 až 1008 tohto rozhodnutia, aj keď z dohôd ASA vyplýva, že za určitých podmienok sa dopravcovia musia dohodnúť na tarifách, takéto diskusie sú striktne obmedzené na určených dopravcov na konkrétnych leteckých spojeniach a v žiadnom prípade sa netýkajú všeobecných diskusií medzi viacerými dopravcami. Napokon v praxi zmluvné strany dohôd ASA nepožadovali, aby sa tieto dohody uplatňovali, takže povinnosti vyplývali skôr z vnútroštátnych právnych predpisov a správnych ustanovení účinných v Japonsku, čo je potvrdené tým, že účastníci konania uvádzajú, že koordinácia sa vyžadovala v prípade PP, ale nie v prípade BP.

536 V tejto súvislosti žalobkyne tvrdia po prvé, že Komisia neodcitovala odsek 1 štandardného ustanovenia uvedeného v napadnutom rozhodnutí. Po druhé, zdôrazňujú, že japonská ústava a právna úprava stanovujú priamu uplatniteľnosť dohôd ASA v Japonsku, ktorá nie je spochybnená tým, že „škandinávske krajiny“ neuplatňujú ustanovenia o tarifách. Po tretie, tvrdia, že sa ich netýka dohoda ASA uzavretá medzi Japonskom a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska.

537 Po prvé, pokiaľ ide o tvrdenie, že Komisia neodcitovala odsek 1 štandardného ustanovenia uvedeného v napadnutom rozhodnutí, treba uviesť, že tento odsek vymenúva faktory, ktoré treba zohľadniť pri určovaní taríf a stanovuje, že tieto tarify sa určujú v súlade s nasledujúcimi ustanoveniami článku, v ktorom sa tento odsek nachádza. Ani z tohto ustanovenia, ani z ustanovenia uvedeného v napadnutom rozhodnutí teda nevyplýva, že by dohody ASA ukladali povinnosť koordinácie medzi dopravcami pri určovaní prirážok. Žalobkyne navyše neuvádzajú žiadne podložené tvrdenie, ktoré by mohlo preukazovať opak.

538 Po druhé treba uviesť, že žalobkyne nepopierajú, že ustanovenia dohôd ASA upravujúce diskusie o tarifách medzi určenými dopravcami na konkrétnych leteckých spojeniach nemôžu povoľovať všeobecné diskusie o tarifách medzi viacerými dopravcami obsluhujúcimi cieľové krajiny odlišné od tých, na aké sa vzťahuje napadnuté rozhodnutie.

539 Po tomto zistení nie je potrebné rozhodnúť o tvrdení týkajúcom sa priamej uplatniteľnosti dohôd ASA podľa japonskej ústavy a zákonov. Keďže totiž dohody ASA neukladajú povinnosť koordinácie medzi dopravcami pri určovaní prirážok a nepovoľujú všeobecné diskusie o tarifách medzi viacerými dopravcami obsluhujúcimi rôzne cieľové krajiny, nemôžu bez ohľadu na ich právnu silu v Japonsku brániť tomu, aby Komisia uplatnila článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na dotknuté správania na základe dôvodu obhajoby založeného na štátom nátlaku.

540 Po tretie okolnosť, že žalobkýň sa netýka dohoda ASA uzavretá medzi Japonskom a Spojeným kráľovstvom Veľkej Británie a Severného Írska je irelevantná, keďže bolo konštatované, že bez ohľadu na obsah tejto dohody, ostatné dohody ASA podpísané Japonskom neukladali povinnosť koordinácie medzi dopravcami pri určovaní prirážok a nepovoľovali všeobecné diskusie o tarifách medzi viacerými dopravcami obsluhujúcimi rôzne cieľové krajiny.

541 V druhom rade, pokiaľ ide o japonskú právnu úpravu a správnu prax, Komisia v odôvodneniach 998 až 1004 napadnutého rozhodnutia spomenula niektoré ustanovenia japonského zákona o civilnom letectve, ako aj vyhlásenia dopravcov týkajúce sa smerníc japonského úradu civilného letectva (ďalej len „JCAB“). V odôvodneniach 1009 až 1011 uvedeného rozhodnutia Komisia konštatovala jednak to, že z tohto zákona výslovne nevyplýva, že koordinácia taríf je povinná a jednak to, že obvinení dopravcovia nepredložili žiaden dôkaz, ktorý by mohol preukazovať, že takáto povinnosť bola vyžadovaná správnou praxou JCAB. Navyše dopravcovia netvrdili, že takáto povinnosť sa mohla vzťahovať na BP a odmietnutie platiť provízie.

542 V tejto súvislosti žalobkyne tvrdia, že predložili dôkazy preukazujúce, že JCAB neakceptoval ich žiadosti týkajúce sa PP, ktorej výška bola stanovená individuálne. Tvrdia tiež, že po tom, čo bola počas roka 2000 prijatá rezolúcia IATA konkrétne venovaná PP uplatňovanej na letoch z Japonska, JCAB v roku 2001 schválil mechanizmus PP pre vnútroštátnych dopravcov, ktorý zahraniční dopravcovia museli rešpektovať. Následne, po prvé, o všetky zmeny PP museli vnútroštátni dopravcovia požiadať JCAB. Po druhé, zahraniční dopravcovia museli súhlasiť s novými tarifami tým, že v tomto zmysle podali žiadosť na JCAB. Rovnaký postup sa uplatňoval v prípade BP.

543 Treba uviesť, že dôkazy predložené žalobkyňami na podloženie ich tvrdení nie sú dokumentami, ktoré vypracoval JCAB, ale ide o dokumenty, ktoré vypracovali ony samotné. Navyše niektorými z týchto dokumentov sú listy adresované Komisii alebo Všeobecnému súdu, ktoré nie sú sprevádzané žiadnym iným dôkazom. Ďalším dokumentom je ďalekopis, nepreložený do jazyka konania, z 2. decembra 1996, teda z obdobia viac ako tri roky pred začiatkom obdobia porušovania. Ďalším dokumentom je dokument priložený k žiadosti o zvýšenie PP, ktorý nepreukazuje nemožnosť podať individuálnu žiadosť na JCAB. Ďalší dokument uvádza, že uplatňovanie PP bolo vylúčené na letoch z Japonska na účely ochrany miestnej ekonomiky bez ďalšieho vysvetlenia. V dôsledku toho žiadny z týchto dokumentov nepreukazuje existenciu štátneho nátlaku odôvodňujúceho neuplatnenie článku 101 ods. 1 ZFEÚ.

544 Ani ostatné dôkazy predložené žalobkyňami nepreukazujú, že japonská právna úprava alebo správna prax vyžadovali zosúladenie týkajúce sa úrovne PP. Tieto dôkazy sa zakladajú na rezolúcii prijatej IATA a na dokumentoch pochádzajúcich od samotných dopravcov, ktoré prinajlepšom preukazujú, že niektorí dopravcovia podali žiadosti týkajúce sa úrovne PP, z ktorých niektoré boli schválené, ale nepreukazujú, že mali povinnosť tak urobiť.

545 Keďže teda tieto dôkazy predložené žalobkyňami nepreukazujú existenciu takejto povinnosti, žiadny z nich nemôže vyvrátiť informácie obsiahnuté v odôvodneniach 198, 244, 256, 391, 392, 488 a 491 napadnutého rozhodnutia, z ktorých vyplýva, že iniciatívu pri podaní kolektívnych žiadostí týkajúcich sa PP treba pripísať dopravcom, a nie JCAB.

546 V treťom rade, pokiaľ ide o BP, žalobkyne najprv tvrdia, že postupovali rovnako ako v prípade PP v tom zmysle, že čakali na podanie žiadosti vnútroštátnymi dopravcami japonským orgánom a následne podali žiadosť obsahujúcu podobné tarify. Nepredkladajú však žiaden dôkaz umožňujúci podložiť tieto tvrdenia.

547 Žalobkyne ďalej tvrdia, že dôkazy, z ktorých Komisia vychádza, a to kontakty uvedené v odôvodneniach 597 a 673 napadnutého rozhodnutia, sú súčasťou mnohostrannej koordinácie, ku ktorej dochádzalo v rámci aliancie WOW a vzťahuje sa teda na ne výnimka z roku 1996, pričom v tejto súvislosti odkazujú na argumentáciu vysvetlenú v rámci druhej časti ich tretieho žalobného dôvodu. Z odôvodnenia 1012 napadnutého rozhodnutia však vyplýva, že Komisia konštatovala, že účastníci konania netvrdili, že boli povinní zosúladiť sa vo veci BP, pričom pritom neodkázala na uvedené kontakty. V dôsledku toho je argumentácia žalobkýň v tejto súvislosti v rámci prejednávanej výhrady neúčinná.

548 Tvrdenia žalobkýň týkajúce sa BP treba teda zamietnuť v celom rozsahu.

549 Z uvedeného vyplýva, že žalobkyne nepreukázali, že zákon alebo správanie japonských orgánov, vrátane dohôd ASA uzavretých touto treťou krajinou, im ukladali povinnosť prerokovať tarify s inými dopravcami, pokiaľ ide o PP, BP alebo platbu provízií z prirážok. Nepreukazujú teda, že Komisia sa v napadnutom rozhodnutí nesprávne domnievala, že japonská právna úprava nebráni uplatneniu článku 101 ods. 1 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP.

550 Z uvedeného tiež vyplýva, že nie je preukázané, že výsledok, ku ktorému Komisia dospela v napadnutom rozhodnutí by mohol byť odlišný, ak by boli ako dôkazy v neprospech žalobkýň vylúčené časti odpovedí na oznámenie o výhradách, o ktorých bolo v bode 124 vyššie vyslovené, že k nim Komisia nesprávne odmietla poskytnúť žalobkyniam prístup. Aj bez týchto častí totiž Komisia na základe dôkazných prostriedkov, ktoré jej zostali k dispozícii, dôvodne dospela k záveru, že článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP sa uplatňujú na správania obvinených dopravcov, ku ktorým došlo v Hongkongu a v Japonsku.

iii) Ostatné tretie krajiny

551 V odôvodneniach 1013 až 1019 napadnutého rozhodnutia Komisia analyzovala právne režimy, ktoré sa uplatňovali v Indickej republike, Thajskom kráľovstve, Singapurskej republike, Kórejskej republike a Brazílskej federatívnej republike. Uviedla, že dohody ASA uzavreté medzi týmito tretími krajinami a členskými štátmi Únie upravovali ako všeobecné pravidlo systém schvaľovania taríf dopravcov príslušnými orgánmi. Pokiaľ ide o Thajské kráľovstvo a Singapurskú republiku, Komisia sa ďalej domnievala, že hoci relevantné dohody ASA vo všeobecnosti obsahovali aj ustanovenie, podľa ktorého sú tarify v prípade, ak je to možné, dohodnuté medzi určenými dopravcami, takéto ustanovenia o tarifách sa nevzťahujú na všeobecné diskusie o tarifách medzi viacerými subjektami, ako boli tie, o ktoré ide v prejednávanej veci.

552 V odôvodnení 1019 sa Komisia domnievala, že „na základe úvahy… týkajúcej sa Hongkongu a Japonska“, dôvod obhajoby založený na existencii štátneho nátlaku nebol podložený v prípade Indie, Thajska, Singapuru, Južnej Kórei a Brazílie.

553 V tom istom odôvodnení Komisia spresnila, že táto analógia bola prípustná z dôvodu, po prvé, že ustanovenia o tarifách v dohodách ASA, ktoré sa uplatňovali v týchto tretích krajinách, boli obmedzené na určených dopravcov na konkrétnych leteckých spojeniach a nevzťahovali sa na všeobecné diskusie o tarifách medzi viacerými subjektami zabezpečujúcimi služby do viacerých vnútroštátnych destinácií a po druhé, že nebolo preukázané, že príslušné vnútroštátne právne predpisy a správne ustanovenia vyžadovali koordináciu v oblasti taríf.

554 Žalobkyne tvrdia, že Komisia nedostatočne preskúmala právne režimy, ktoré sa uplatňovali v Indii, Thajsku, Singapure, Južnej Kórei a Brazílii. Predovšetkým popierajú obmedzenie diskusií o tarifách upravených dohodami ASA na určených dopravcov na konkrétnych leteckých spojeniach, pričom odkazujú na svojou analýzu pravidiel účinných v Hongkongu a Japonsku, z ktorej vyplýva, že dodržanie ustanovení dohôd ASA o tarifách môže mať za následok zosúladenie dopravcov v oblasti taríf. Žalobkyne ďalej tvrdia, že právna úprava a správna prax účinná v Thajsku nútili dopravcov, aby koordinovali svoje tarify, pričom sa odvolávajú najmä na pokyn úradu civilného letectva Thajska (ďalej len „DOA“).

555 V prvom rade, pokiaľ ide o dohody ASA, žalobkyne odkazujú na tvrdenia, ktoré vysvetlili vo svojej analýze právnych úprav platných v Hongkongu a v Japonsku, aby preukázali, že odsek 1 štandardného ustanovenia týchto dohôd uvedeného v napadnutom rozhodnutí je základom režimov vyžadujúcich diskusiu o tarifách medzi dopravcami. V bodoch 521 až 523 a 537 až 539

vyššie však bolo uvedené, že žalobkyne nepreukázali, že uplatňovanie dohôd ASA účinných v Hongkongu a v Japonsku tvorilo základ miestnych režimov vyžadujúcich diskusiu o prirážkach medzi dopravcami. V dôsledku toho sa žalobkyne analogicky nemôžu odvolávať na svoje pripomienky v tejto súvislosti, aby napadli analýzu Komisie, nachádzajúcu sa v odôvodneniach 1013 až 1019 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorej dohody ASA uzavreté Indickou republikou, Thajským kráľovstvom, Singapurskou republikou, Kórejskou republikou a Brazílskou federatívnou republikou nemohli brániť uplatneniu článku 101 ods. 1 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP.

556 V druhom rade, pokiaľ ide o činnosť štátnych orgánov v Thajsku, z odôvodnenia 396 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že v priebehu augusta 2004 sa niektorí dopravcovia stretli a rozhodli kolektívne podať žiadosť o zvýšenie PP na DOA, pričom Lufthansa v tejto súvislosti uviedla, že dúfa, že tento „spoločný postup prinesie ovocie“. Z odôvodnenia 464 tohto rozhodnutia rovnako vyplýva, že v priebehu januára 2005 už jeden thajský dopravca oznámil svoju PP na DOA a že ostatní dopravcovia „diskutovali o tejto otázke“.

557 Z týchto dôkazov, ktorých existenciu žalobkyne nepopreli, vyplýva, že v priebehu augusta 2004 sa niektorí dopravcovia chopili iniciatívy, aby kolektívne dosiahli zvýšenie PP od DOA a že v januári 2005 DOA mohol prijímať individuálne žiadosti týkajúce sa PP. Vyplýva z nich tiež, že dopravcovia konali nezávisle pokiaľ ide o to, či mali v tejto záležitosti nasledovať iniciatívu vnútroštátneho dopravcu. Komisia sa teda na prvý pohľad dôvodne domnievala, že nebolo preukázané, že právne predpisy a správna prax v Thajsku vyžadovali koordináciu v oblasti taríf.

558 Treba však zohľadniť pokyn DOA obsiahnutý v liste z 20. júla 2005, ktorý žalobkyne predložili v správnom konaní a zároveň aj v konaní na Všeobecnom súde.

559 Z tohto listu vyplýva, že DOA v reakcii na žiadosť jedného dopravcu rozhodol o dočasnej zmene sadzieb PP pri odletoch z Thajska, pričom definoval sadzbu tejto prirážky, ako aj hornú hranicu zodpovedajúcu sadzbám, ktoré v tom čase uplatňovalo IATA, a požadoval od daného dopravcu, aby tieto dočasné sadzby oznámil všetkým dopravcom s cieľom, aby títo vykonali takto dohodnuté zmeny.

560 Z tohto pokynu tak vyplýva, že dopravcovia museli rešpektovať dočasnú zmenu sadzieb, o ktorej rozhodol DOA a ktorú oznámil dotknutý dopravca.

561 Prijatím takéhoto pokynu DOA v prípade PP nielen podporil alebo uľahčil protisúťažné správanie žalobkýň. Stanovením sadzieb PP a ich vyžadovaním od všetkých dopravcov DOA vytvoril právny rámec, ktorý sám osebe vylučoval akúkoľvek možnosť súťažného správania medzi dopravcami pri určení sumy PP, ktorá sa uplatňovala na letoch s odletom z Thajska.

562 Zo všetkého, čo bolo uvedené, vyplýva, že pokiaľ ide o právnu úpravu, ktorá sa uplatňovala v Thajsku, žalobkyne dokázali preukázať, že od 20. júla 2005 orgány tejto krajiny vytvorili právny rámec, ktorý sám osebe vylučoval akúkoľvek možnosť súťažného správania medzi dopravcami pri určení sumy PP, ktorá sa uplatňuje na letoch s odletom z Thajska, pričom Komisia to úspešne nepoprela. Žalobkyne naopak nepreukázali, že thajská právna úprava vylučovala akúkoľvek možnosť hospodárskej súťaže v prípade BP alebo že v prípade PP bola akákoľvek možnosť hospodárskej súťaže vylúčená v období pred 20. júlom 2005.

563 V dôsledku toho treba zrušiť napadnuté rozhodnutie v rozsahu, v akom sa v ňom konštatuje, že článok 101 ods. 1 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP sa uplatňovali na správanie žalobkýň pri určení PP na letoch s odletom z Thajska medzi 20. júlom 2005 a 14. februárom 2006.

564 Napokon tvrdenia žalobkýň založené na porušení zásady právnej istoty, článku 59 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve z 23. mája 1969, a článku 351 ZFEÚ treba zamietnuť. Tieto tvrdenia vychádzajú totiž z predpokladu, že Komisia nerešpektovala postup upravený nariadením č. 847/2004. Žalobkyne však nevysvetlili, z akých dôvodov by sa tento postup mal uplatniť a ako ho Komisia nerešpektovala. Nevysvetlili ani to, ako údajné nerešpektovanie tohto postupu porušuje v prejednávanej veci zásadu právnej istoty, článok 59 Viedenského dohovoru o zmluvnom práve a článok 351 ZFEÚ.

3) O tretej výhrade založenej na pochybeniach pri uplatnení článku 101 ods. 1 ZFEÚ na správania týkajúce sa prichádzajúcich spojení pred 1. májom 2004 a článku 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave na správania týkajúce spojení medzi Úniou a Švajčiarskom pred 1. júnom 2002

565 Žalobkyne vytýkajú Komisii, že sa na preukázanie ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení oprela o kontakty týkajúce sa leteckých spojení, ktoré nepatrili do jej právomoci na sankcionovanie porušení článku 101 ods. 1 ZFEÚ a článku 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave. Išlo o kontakty týkajúce sa prichádzajúcich spojení pred 1. májom 2004 (odôvodnenia 135, 146, 237, 295, 587, 595 až 597, 618, 620, 660, 665 a 673 napadnutého rozhodnutia) a kontakty týkajúce sa spojení medzi Úniou a Švajčiarskom pred 1. júnom 2002 (odôvodnenia 145 a 204 tohto rozhodnutia).

566 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

567 Na úvod treba pripomenúť, že článok 103 ods. 1 ZFEÚ zveruje Rade Európskej únie právomoc vydávať nariadenia alebo smernice na vykonávanie zásad stanovených v článkoch 101 a 102 ZFEÚ.

568 Ak nie je prijatá takáto právna úprava, uplatňujú sa články 104 a 105 ZFEÚ, ktoré ukladajú orgánom členských štátov povinnosť uplatňovať články 101 a 102 ZFEÚ a obmedzujú právomoci Komisie v tejto oblasti na možnosť prešetriť na žiadosť členského štátu alebo z vlastného podnetu a v spolupráci s príslušnými orgánmi členských štátov, ktoré im poskytnú pomoc, každý prípad podozrenia z porušenia zásad stanovených v týchto ustanoveniach a prípadne navrhnúť vhodné opatrenia na jeho ukončenie (rozsudok z 30. apríla 1986, Asjes a i., 209/84 až 213/84, EU:C:1986:188, body 52 až 54 a 58).

569 Rada 6. februára 1962 prijala na základe článku [103 ZFEÚ] nariadenie č. 17, Prvé nariadenie implementujúce články [101] a [102 ZFEÚ] (Ú. v. ES 13, 1962, s. 204; Mim. vyd. 08/001, s. 3).

570 Nariadenie Rady č. 141 z 26. novembra 1962 o neuplatňovaní nariadenia Rady č. 17 na odvetvie dopravy [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES 124, 1962, s. 2751) však vyňalo celé odvetvie dopravy z pôsobnosti nariadenia č. 17 (rozsudok z 11. marca 1997, Komisia/UIC, C-264/95 P, EU:C:1997:143, bod 44). Za týchto okolností, keďže nebola prijatá taká právna úprava, akú predpokladá článok 103 ods. 1 ZFEÚ, sa články 104 a 105 ZFEÚ pôvodne ďalej uplatňovali na leteckú dopravu (rozsudok z 30. apríla 1986, Asjes a i., 209/84 až 213/84, EU:C:1986:188, body 51 a 52).

571 Z toho vyplývajúcim dôsledkom bolo rozdelenie právomocí medzi členské štáty a Komisiu pri uplatňovaní článkov 101 a 102 ZFEÚ tak, ako je opísané v bode 568 vyššie.

572 Až v roku 1987 Rada prijala nariadenie týkajúce sa leteckej dopravy podľa článku 103 ods. 1 ZFEÚ. Ide o nariadenie č. 3975/87, ktoré zverilo Komisii právomoc uplatňovať články 101 a 102 ZFEÚ na leteckú dopravu medzi letiskami v rámci Únie, s výnimkou medzinárodnej leteckej dopravy medzi letiskami členského štátu a letiskami tretej krajiny (rozsudok z 11. apríla 1989, Saeed Flugreisen a Silver Line Reisebüro, 66/86, EU:C:1989:140, bod 11). Na túto medzinárodnú leteckú dopravu sa naďalej vzťahovali články 104 a 105 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok z 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisia, T-128/98, EU:T:2000:290, bod 55).

573 Nadobudnutie účinnosti protokolu 21 k Dohode o EHP o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže vzťahujúcich sa na podniky (Ú. v. ES L 1, 1994, s. 181; Mim. vyd. 11/052, s. 63) v roku 1994 rozšírilo tento režim na vykonávanie pravidiel hospodárskej súťaže upravených Dohodou o EHP, čím sa vylúčilo, aby Komisia mohla uplatňovať články 53 a 54 Dohody o EHP na medzinárodnú leteckú dopravu medzi letiskami zmluvných štátov EHP, ktoré nie sú členmi Únie a letiskami tretích krajín.

574 Nariadenie č. 1/2003 a rozhodnutie Spoločného výboru EHP č. 130/2004 z 24. septembra 2004, ktorým sa mení a dopĺňa príloha XIV (Hospodárska súťaž), protokol 21 (o implementácii pravidiel hospodárskej súťaže uplatniteľných v podnikoch) a protokol 23 (týkajúci sa spolupráce medzi dozornými orgánmi) k Dohode o EHP (Ú. v. EÚ L 64, 2005, s. 57), ktoré následne začlenilo toto nariadenie do Dohody o EHP, pôvodne ponechali tento režim nezmenený. Článok 32 písm. c) tohto nariadenia totiž stanovoval, že toto nariadenie „sa nevzťahuje leteckú dopravu medzi letiskami [Únie] a tretími štátmi“.

575 Nariadenie Rady (ES) č. 411/2004 z 26. februára 2004, ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 3975/87 a menia a dopĺňajú sa nariadenia (EHS) č. 3976/87 a (ES) č. 1/2003 v súvislosti s leteckou dopravou medzi spoločenstvom a tretími štátmi (Ú. v. EÚ L 68, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 17), ktorého článok 1 zrušil nariadenie č. 3975/87 a ktorého článok 3 zrušil článok 32 písm. c) nariadenia č. 1/2003, zverilo Komisii právomoc uplatňovať články 101 a 102 ZFEÚ na spojenia medzi Úniou a tretími krajinami od 1. mája 2004.

576 Dohoda medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave vstúpila do platnosti 1. júna 2002. Od tohto dátumu získala Komisia právomoc uplatňovať článok 8 tejto dohody na spojenia medzi Úniou a Švajčiarskom.

577 V prejednávanej veci nie je medzi účastníkmi konania sporné, že Komisia vo výroku napadnutého rozhodnutia nekonštatovala porušenie článku 101 ZFEÚ na spojeniach medzi Úniou a tretími krajinami pred 1. májom 2004 alebo článku 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave na spojeniach medzi Úniou a Švajčiarskom pred 1. júnom 2002.

578 Žalobkyne sa však napriek tomu v podstate domnievajú, že Komisia sa dopustila v napadnutom rozhodnutí protiprávnosti, keď odkázala na kontakty týkajúce sa leteckých spojení, ktoré v rozhodnom období údajne nepatrili do jej územnej pôsobnosti (odôvodnenia 135, 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595 až 597, 618, 620, 660, 665 a 673 napadnutého rozhodnutia), aby preukázala ich účasť na jedinom a pokračujúcom porušení na leteckých spojeniach, ktoré patrili do jej právomoci.

579 Na úvod treba uviesť, že Komisia v odôvodneniach 790 až 792 napadnutého rozhodnutia, v ktorých vymenovala dôkazné prostriedky proti žalobkyniam, nezohľadnila proti nim kontakt uvedený v odôvodnení 597 uvedeného rozhodnutia (pozri bod 333 vyššie).

580 Po tomto pripomenutí treba zdôrazniť, že dôkazy nachádzajúce sa v spise úplne nepodporujú výklad obsahu ostatných kontaktov uvedených v bode 578 vyššie, ktorý žalobkyne obhajovali na Všeobecnom súde. V prípade týchto kontaktov treba rozlišovať medzi na jednej strane kontaktmi, na ktoré sa odkazuje v odôvodneniach 135 a 596 napadnutého rozhodnutia a na druhej strane kontaktmi, na ktoré sa odkazuje v odôvodneniach 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 a 673 tohto rozhodnutia. Podľa žalobkýň sa totiž prvá skupina týchto odôvodnení týka kontaktov, na ktorých sa zúčastnili iba dopravcovia usadení mimo Únie, zatiaľ čo druhá skupina sa týka kontaktov, ku ktorým došlo mimo Únie.

581 Pokiaľ však ide o kontakty, na ktoré sa odkazuje v odôvodneniach 135 a 596 napadnutého rozhodnutia, treba poznamenať, že sa na nich zúčastnili tak dopravcovia usadení v EHP, ako aj dopravcovia usadení mimo EHP. V odôvodnení 135 tohto rozhodnutia Komisia uvádza kontakt, ktorý začal emailom spoločnosti SAS adresovaným spoločnosti Lufthansa, trom ďalším dopravcom a spoločnosti Air Canada. V tomto emaile sa spoločnosť SAS, ktorá vyjadrovala svoje váhanie, pýtala svojich partnerov, či majú v úmysle zaviesť PP, keďže cena paliva prekročila tzv. spúšťací prah, ktorý stanovilo IATA v návrhu rezolúcie o zavedení PP. Ako je uvedené v bode 355 vyššie, v odpovedi jeden dopravca vyjadril svoj súhlas so spoločnosťou SAS, pričom Lufthansa za seba uviedla:

„tentokrát tiež váhame s iniciatívou. Ak by sa tak rozhodli urobiť iní spomedzi našich veľkých konkurentov, budeme ich nasledovať, ale odlišným spôsobom a menej centralizovane“.

582 Navyše, ako bolo uvedené v bode 440 vyššie, z odôvodnenia 144 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že menej ako jeden mesiac po kontakte, na ktorý sa odkazuje v odôvodnení 135, došlo k diskusiám o zavedení PP medzi miestnym manažérom žalobkýň vo Fínsku, ktorý sa okrem iného interne pýtal „ako sa tentokrát vyvíja[li] veci u [spoločnosti Lufthansa]“ a tromi ďalšími obvinenými dopravcami.

583 V odôvodnení 596 napadnutého rozhodnutia sa odkazuje na e-mail: z 1. októbra 2001, v ktorom spoločnosť SAC oznámila spoločnosti Lufthansa a žalobkyniam, že od 8. októbra 2001 bude účtovať prirážku na poistenie a bezpečnostnú prirážku. Tomuto emailu navyše predchádzal kontakt, o ktorom nie je sporné, že sa týkal spojení v rámci EHP. Ide o kontakt uvedený v odôvodnení 584 napadnutého rozhodnutia. V rámci tohto kontaktu tak, ako je zhrnutý v uvedenom odôvodnení, miestny zamestnanec spoločnosti SAC „v Škandinávii“ oznámil žalobkyniam „plány konkurentov“, vrátane spoločností AF a Lufthansa, ktorí „všetci zvaž[ovali] zavedenie BP, ale uprednostň[ovali], aby [žalobkyne] urobili prvý krok“.

584 V prípade kontaktov, na ktorých sa zúčastnili viacerí dopravcovia usadení v EHP, sa však so zreteľom na všeobecnú uplatniteľnosť prirážok konštatovanú v odôvodnení 889 napadnutého rozhodnutia a na neexistenciu konkrétnych dôkazov nasvedčujúcich tomu, že spojenia v rámci EHP boli vylúčené, nemožno domnievať, že sa tieto kontakty týkali výlučne spojení medzi Úniou a tretími krajinami.

585 Žalobkyne preto nemôžu dôvodne tvrdiť, že kontakty, na ktoré sa odkazuje v odôvodneniach 135 a 596 napadnutého rozhodnutia, sa týkali výlučne leteckých spojení, ktoré v relevantnom období nepatrili do právomoci Komisie konštatovať a sankcionovať porušenie článku 101 ZFEÚ alebo článku 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave.

586 Medzi účastníkmi konania naproti tomu nie je sporné, že ku kontaktom, na ktoré sa odkazuje v odôvodneniach 146, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 a 673 napadnutého rozhodnutia, došlo v tretích krajinách alebo prinajmenšom, že sa na nich zúčastnili miestni zamestnanci obvinených dopravcov v týchto krajinách. Treba však zdôrazniť, že nič nebránilo obvineným dopravcom v tom, aby sa v takýchto krajinách koordinovali alebo si vymieňali informácie o službách nákladnej dopravy v rámci EHP. Napríklad v odôvodnení 296 napadnutého rozhodnutia sa uvádza interný e-mail: kancelárie spoločnosti Qantas v Singapure z 18. februára 2003, v ktorom sa odkazuje na zavedenie PP v určitej výške spoločnosťou British Airways „v Európe“. Rovnako v odôvodnení 206 napadnutého rozhodnutia sa uvádza list z 19. novembra 2001, v ktorom predseda podvýboru pre nákladnú dopravu BAR v Hongkongu vyzval členova združenia, aby „oznámili, či [ich] ústredné riadiace orgány ma[li] v úmysle znížiť alebo zrušiť [PP] na zámorských trhoch“.

587 Napriek tomu treba uviesť, že prejednávaná časť by nemohla uspieť ani v prípade, ak by sa kontakty uvedené v odôvodneniach 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 a 673 napadnutého rozhodnutia týkali výlučne leteckých spojení, ktoré v rozhodnom období nepatrili do právomoci Komisie.

588 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že Komisia sa môže oprieť o kontakty predchádzajúce obdobiu porušenia, aby vytvorila celkový obraz situácie a tak podporila výklad niektorých dôkazných prostriedkov (rozsudok z 8. júla 2008, Lafarge/Komisia, T-54/03, neuverejnený, EU:T:2008:255, body 427 a 428). Platí to aj vtedy, keď Komisia nemala právomoc konštatovať a sankcionovať porušenie pravidiel hospodárskej súťaže pred týmto obdobím (pozri v tomto zmysle rozsudky z 30. mája 2006, Bank Austria Creditanstalt/Komisia, T-198/03, EU:T:2006:136, bod 89, a z 22. marca 2012, Slovak Telekom/Komisia, T-458/09 a T-171/10, EU:T:2012:145, body 45 až 52).

589 V časti napadnutého rozhodnutia nazvanej „Základné zásady a štruktúra kartelu“ v odôvodnení 107 Komisia uviedla, že jej vyšetrovanie odhalilo kartel celosvetového rozsahu založený na sieti dvojstranných a mnohostranných kontaktov, ku ktorým dochádzalo „na rôznych úrovniach v rámci dotknutých podnikov… a ktoré sa v niektorých prípadoch týkali rôznych geografických oblastí“.

590 V odôvodneniach 109, 110, 876, 889 a 1046 a v poznámke pod čiarou 1323 napadnutého rozhodnutia Komisia spresnila spôsob fungovania tejto viacúrovňovej organizácie. Podľa Komisie boli prirážky všeobecne uplatniteľnými opatreniami, ktoré neboli špecifické pre jedno spojenie, ale mali sa uplatňovať na všetky spojenia na celosvetovej úrovni. Rozhodnutia týkajúce sa prirážok boli vo všeobecnosti prijímané na úrovni ústredia každého dopravcu. Ústredia dopravcov tak boli vo „vzájomnom kontakte“ bezprostredne pred zmenou úrovne prirážky. Na miestnej úrovni sa dopravcovia koordinovali s cieľom jednak lepšie plniť pokyny svojich ústredí a prispôsobiť ich miestnym trhovým podmienkam a právnej úprave a jednak koordinovať a implementovať miestne iniciatívy. V odôvodnení 111 napadnutého rozhodnutia Komisia spresnila, že na tento účel boli využívané miestne združenia zástupcov dopravcov, najmä v Hongkongu a vo Švajčiarsku.

591 Dotknuté kontakty však presne zapadali do tohto rámca. Totiž po prvé, všetky tieto kontakty sa úplne alebo čiastočne týkali zavedenia alebo uplatňovania prirážok vo Švajčiarsku (odôvodnenia 145 a 204), v Hongkongu (odôvodnenia 237, 587, 618, 620, 660 a 665), v Singapure (odôvodnenia 146 a 295) alebo v Japonsku (odôvodnenie 673) alebo všeobecnejšie v juhovýchodnej Ázii (odôvodnenie 595). Po druhé, väčšina týchto kontaktov buď zahŕňala zamestnancov ústredia obvinených dopravcov alebo odkazovala na pokyny od nich alebo komunikáciu s nimi (odôvodnenia 237, 295, 595, 618, 620 a 673). Po tretie, viaceré z týchto kontaktov buď odrážajú na miestnej úrovni oznámenia predtým urobené alebo rozhodnutia predtým prijaté na ústrednej úrovni (odôvodnenia 204 a 673), alebo k nim prinajmenšom dochádzalo súčasne s diskusiami medzi ústrediami alebo rozhodnutiami týkajúcimi sa prirážok prijímanými na úrovni ústredí (odôvodnenia 145, 146, 237, 295, 587 a 595). Po štvrté, k väčšine z týchto kontaktov došlo v rámci miestnych združení zástupcov dopravcov alebo popri nich (odôvodnenia 145, 146, 204, 295, 587, 618, 660 a 665).

592 Žalobkyne napokon netvrdia, že tieto kontakty nepotvrdzovali výklad Komisie týkajúci sa ostatných dôkazných prostriedkov, o ktorých sa netvrdilo, že nepatrili do jej právomoci. Sporné kontakty uvedené v odôvodneniach 145, 146, 204, 237 a 295 napadnutého rozhodnutia tak patria medzi dvadsiatku sporných kontaktov, ktoré Komisia citovala v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia, aby preukázala účasť žalobkýň na troch zložkách jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcich sa PP.

593 Sporné kontakty uvedené v odôvodneniach 587, 595, 618, 620, 660, 665 a 673 napadnutého rozhodnutia predstavujú sedem zo štrnástich kontaktov, na ktoré Komisia odkázala v poznámkach pod čiarou 1258 až 1260 tohto rozhodnutia, aby preukázala, že žalobkyne vedeli o koordinácii BP, ktorá išla nad rámec ich kontaktov so spoločnosťou Lufthansa z dôvodu, že boli s viacerými dopravcami v priamom kontakte týkajúcom sa uplatňovania BP.

594 Z toho vyplýva, že Komisia sa dôvodne oprela o kontakty uvedené v odôvodneniach 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 a 673 napadnutého rozhodnutia, aby vytvorila celkový obraz sporného kartelu a tak potvrdila výklad dôkazných prostriedkov, ktoré zohľadnila, aby pripísala žalobkyniam zodpovednosť za zložky jediného a pokračujúceho porušenia týkajúce sa PP a BP.

595 Prejednávanú výhradu treba preto zamietnuť.

4) O štvrtej výhrade vyplývajúcej z nesprávneho posúdenia správaní, ku ktorým došlo vo Švajčiarsku

596 Žalobkyne tvrdia, že Komisia sa dopustila pochybenia pri posúdení troch kontaktov, ku ktorým došlo vo Švajčiarsku, a to kontaktov uvedených v odôvodneniach 145, 204 a 443 napadnutého rozhodnutia. Podľa žalobkýň tieto kontakty nepreukazujú, že sa zúčastnili na koordinácii prirážok.

597 V prvom rade preskúmanie emailu opísaného v odôvodnení 145 napadnutého rozhodnutia preukazuje, že žalobkyne a spoločnosti Air Canada a Lufthansa boli „výnimkami vo vzťahu k dohode“ medzi dopravcami, v zmysle ktorej sa vo Švajčiarsku uplatňovala rovnaká politika akú uplatňovala spoločnosť Swiss v oblasti PP. Konverzácie opísané v tomto emaile sa týkajú spoločností Lufthansa, KLM a AF, zatiaľ čo informácie týkajúce sa žalobkýň boli verejné.

598 V druhom rade e-mail: od miestneho zamestnanca žalobkýň predsedovi švajčiarskeho združenia dopravcov Air Cargo Council Switzerland (Rada pre leteckú nákladnú dopravu vo Švajčiarsku, ďalej len „ACCS“), uvedený v odôvodnení 204 napadnutého rozhodnutia, uvádza iba to, že

žalobkyne oznámili zrušenie svojej PP. Táto informácia však už bola verejná. Je napokon nesprávne domnievať sa, že ACCS zbierala a koordinovala v prospech svojich členov verejné informácie týkajúce sa PP. ACCS naopak sledovala legitímny dôvod spočívajúci v informovaní zákazníkov dopravcov o prirážkach.

599 V treťom rade e-mail: uvedený v odôvodnení 443 napadnutého rozhodnutia nebol adresovaný žalobkyniam, ktoré už predtým zavreli svoju kanceláriu vo Švajčiarsku a opustili ACCS. Je pravda, že tento e-mail: bol zaslaný obchodnému zástupcovi žalobkýň, ale tento obchodný zástupca pracoval aj pre približne dvadsať iných dopravcov.

600 Komisia sa vyjadruje v tom zmysle, že výklad emailu opísaného v odôvodnení 145 napadnutého rozhodnutia, ktorý navrhujú žalobkyne, je ťažko zlučiteľný s jeho znením, zatiaľ čo emaily uvedené v odôvodnení 204 tohto rozhodnutia boli súčasťou mechanizmu pre výmenu informácií zavedeného v rámci ACCS. Pokiaľ ide o e-mail: uvedený v odôvodnení 443 uvedeného rozhodnutia, obchodný zástupca žalobkýň ho dostal a preto im ho možno pripísať.

601 Je potrebné postupne preskúmať tri kontakty, ktoré sú predmetom prejednávanej výhrady.

602 V prvom rade, kontaktom uvedeným v odôvodnení 145 napadnutého rozhodnutia je e-mail: od spoločnosti Swiss z 10. januára 2000, z ktorého Komisia v odôvodnení 851 tohto rozhodnutia vyvodila, že Lufthansa a žalobkyne sa zúčastnili na dohode o používaní účtovanej hmotnosti na účely určenia sumy PP.

603 V tomto emaile sa uvádza, že „vo Švajčiarsku sa všetci dopravcovia dohodli na uplatňovaní rovnakej politiky ako [spoločnosť Swiss]“, spočívajúcej v používaní účtovanej a nie skutočnej hmotnosti pri výpočte PP, pričom „jedinou významnou výnimkou“ bola Lufthansa.

604 Je pravda, že ako to zdôrazňujú žalobkyne, v tomto emaile sa tiež uvádza, že žalobkyne rovnako ako Lufthansa alebo aj Air Canada naďalej používali kritérium skutočnej hmotnosti. Tento e-mail: odkazuje aj na váhanie ostatných obvinených dopravcov v tejto záležitosti.

605 To však nijako nespochybňuje existenciu diskusií o zavedení PP, ktorých účastníkmi boli žalobkyne a títo ostatní obvinení dopravcovia. Hoci e-mail: uvedený v odôvodnení 145 napadnutého rozhodnutia ukazuje rozpor medzi tým, čo uprednostňovali žalobkyne a tým, čo uprednostňovali ostatní dopravcovia, iba ilustruje, koľko „nejasnosti zostáva v otázke, kto čo bude v skutočnosti uplatňovať“.

606 Za týchto okolností Komisia mohla bez toho, aby sa dopustila pochybenia, dospieť v odôvodnení 851 napadnutého rozhodnutia k záveru, že žalobkyne sa zúčastnili na danej dohode, pričom sa rozhodli „v tomto štádiu“ ju neuplatňovať.

607 V druhom rade, kontaktmi uvedenými v odôvodnení 204 napadnutého rozhodnutia sú emaily odoslané členom ACCS v dňoch 6. a 7. decembra 2001. V týchto emailoch žalobkyne a spoločnosti Martinair, AF a Japan Airlines uviedli, že zrušia PP.

608 Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, jediným cieľom uvedených emailov nebolo uľahčiť odovzdanie už verejných informácií zákazníkom dopravcov. Kontakty uvedené v odôvodnení 204 napadnutého rozhodnutia boli totiž odpoveďami na žiadosť predsedu ACCS zo 4. decembra 2001

uvedenú v odôvodnení 203 toho istého rozhodnutia. V tomto emaile predseda ACCS uviedol, že jeho zamestnávateľ, spoločnosť Malaysian Airlines, prestala uplatňovať PP v Kuala Lumpur (Malajzia) na ázijský trh a že je v dôsledku toho sám „pod tlakom“, aby ju prestal uplatňovať.

609 Je pravda, že ako to uvádzajú žalobkyne, predseda ACCS dodal, že chce „zistiť aktuálnu situáciu“ adresátov jeho emailu na účely jeho stretnutia so združením špeditérov v nasledujúci deň. Jeho slová však treba vnímať s prihliadnutím na jeho predchádzajúce emaily. Jeho e-mail: zo 4. decembra 2001 nebol totiž prvým emailom, v ktorom sa členov svojho združenia pýtal na ich prípadné plány zrušiť PP. V emaile z 21. novembra 2001 uvedenom v odôvodnení 202 napadnutého rozhodnutia sa tak predseda ACCS sťažoval na to, že sa z tretích zdrojov dozvedel, že KLM zruší PP od 1. decembra 2001, žiadal, aby bol informovaný o takýchto krokoch a zdôraznil, že „naša organizácia je skutočne spochybnená, ak nezostaneme jednotní“. Trval tiež na tom, aby členovia ACCS „nenasled[ovali] rozhodnutie KLM a zachova[li] [PP] aspoň do konca roka“. V odpovedi viacero dopravcov oznámilo členom ACCS svoje zámery v tejto oblasti.

610 Pokiaľ ide o skutočnosť, že oznámené informácie boli verejné, treba pripomenúť, že výmena verejne dostupných informácií porušuje článok 101 ods. 1 ZFEÚ, keď predstavuje podporu iného protisúťažného mechanizmu (pozri bod 480 vyššie). Ako však vyplýva z bodov 607 až 609 vyššie, to bol práve prípad v prejednávanej veci.

611 Z toho vyplýva, že žalobkyniam sa nepodarilo preukázať, že Komisia sa dopustila pochybenia pri posúdení kontaktov uvedených v odôvodnení 204 napadnutého rozhodnutia.

612 V treťom rade, pokiaľ ide o e-mail: uvedený v odôvodnení 443 napadnutého rozhodnutia, ktorý nebol zaslaný žalobkyniam, ale jednému z ich obchodných zástupcov, treba pripomenúť, že ak sprostredkovateľ, obchodný zástupca alebo splnomocnenec vykonáva činnosť v prospech zastúpeného podniku, možno ho v zásade považovať za pomocný orgán, ktorý je súčasťou tohto podniku, je povinný plniť jeho pokyny a tak s nim tvorí hospodársku jednotku (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. decembra 2003, Minoan Lines/Komisia, T-66/99, EU:T:2003:337, bod 125 a citovanú judikatúru).

613 Podľa judikatúry sa rozhodujúci faktor pri preskúmaní existencie takejto hospodárskej jednotky nachádza v dohode uzavretej so zastúpeným podnikom, a najmä v implicitných alebo výslovných ustanoveniach, ktoré táto dohoda obsahuje, o znášaní finančných a obchodných rizík spojených s plnením zmlúv uzavretých s tretími osobami. Táto otázka musí byť analyzovaná prípad od prípadu a berúc do úvahy skôr ekonomickú realitu než právnu kvalifikáciu zmluvného vzťahu vo vnútroštátnom práve (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. decembra 2006, Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, C-217/05, EU:C:2006:784, bod 46).

614 Súd už tiež rozhodol, že v prospech existencie hospodárskej jednotky nesvedčí skutočnosť, že sprostredkovateľ súbežne so svojimi činnosťami vykonávanými na účet zastúpeného vykonával ako nezávislý obchodník transakcie značného rozsahu na relevantnom trhu tovarov alebo služieb (pozri rozsudok z 11. decembra 2003, Minoan Lines/Komisia, T-66/99, EU:T:2003:337, bod 128 a citovanú judikatúru).

615 Komisia však nepredložila žiadny dôkazný prostriedok na preukázanie, že obchodný zástupca, ktorý dostal e-mail: uvedený v odôvodnení 443 napadnutého rozhodnutia, neniesol ekonomické riziko spojené s plnením dohody, ktorú uzavrel so žalobkyňami. Komisia ani netvrdila, že tento zástupca sa na trhu nesprával nezávisle a iba plnil pokyny, ktoré mu dali žalobkyne.

616 Okrem toho Komisia nepopiera, že súbežne s činnosťami, ktoré vykonával pre žalobkyne, tento zástupca poskytoval služby približne dvadsiatim ďalším dopravcom. Komisia ani netvrdí, že uvedený zástupca sa na účet žalobkýň zúčastňoval na činnostiach, ktorých sa týkal e-mail: uvedený v odôvodnení 443 napadnutého rozhodnutia.

617 Navyše, na rozdiel od toho, čo tvrdí Komisia, sa nemožno ani domnievať, že uvedený zástupca odovzdal žalobkyniam informácie obsiahnuté v emaile uvedenom v odôvodnení 443 napadnutého rozhodnutia. Komisia, ktorá niesla dôkazné bremeno, totiž nepreukázala, že to tak bolo.

618 Keďže teda neexistujú iné spoľahlivé, presné a zhodujúce sa dôkazy, ktoré by mohli preukazovať, že e-mail: uvedený v odôvodnení 443 napadnutého rozhodnutia mal preukazovať účasť žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení, treba ho vylúčiť zo súboru nepriamych dôkazov, ktorý žalobkyne napádajú ako celok v rámci desiatej časti prejednávaného žalobného dôvodu.

5) O piatej výhrade vyplývajúcej z pochybenia súvisiaceho so zahrnutím správaní žalobkýň v tretích krajinách do jediného a pokračujúceho porušenia

619 Žalobkyne tvrdia, že Komisia nesplnila svoju povinnosť preukázať, že „všetky tieto správania“ boli súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia.

620 Žalobkyne tiež tvrdia, že Komisia nesplnila svoju povinnosť odôvodnenia tým, že nevyvrátila dôkazné prostriedky a tvrdenia, ktoré predložili na účely preukázania, že neexistovala vnútorná súvislosť medzi týmito správaniami a komunikáciou, ku ktorej dochádzalo v rámci sporného kartelu. Tieto dôkazné prostriedky a tvrdenia preukazujú, že uvedená komunikácia a konania, ktoré boli súčasťou sporného kartelu, sledovali odlišné ciele, zúčastnili sa na nich odlišní dopravcovia a zamestnanci a mali odlišný obsah, načasovanie a mieru publicity.

621 Žalobkyne dodávajú, že Komisia nepreukázala, že ich miestni zamestnanci zamýšľali účasťou na správaniach, ku ktorým došlo v tretích krajinách, prispieť k celosvetovému kartelu týkajúcemu sa koordinácie PP. Ich účasť na týchto správaniach okrem toho nesvedčila o prevzatí rizika súvisiaceho so sporným kartelom.

622 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

623 Treba uviesť, že prejednávaná výhrada sa prekrýva s tvrdením, ktoré už Všeobecný súd preskúmal a zamietol v bode 288 vyššie pri preskúmaní prvej výhrady prvej časti prejednávaného žalobného dôvodu.

624 V dôsledku toho treba zamietnuť prejednávanú výhradu. Prejednávanej časti treba preto vyhovieť v rozsahu, v akom sa týka určenia PP na letoch z Thajska medzi 20. júlom 2005 a 14. februárom 2006 a odôvodnenia 443 napadnutého rozhodnutia. V zostávajúcej časti treba túto časť zamietnuť.

h) O siedmej časti založenej na nesprávnom posúdení špekulácií iných dopravcov týkajúcich sa správania žalobkýň

625 Žalobkyne vytýkajú Komisii, že sa domnievala, že dôkazné prostriedky opísané v odôvodneniach 196, 273, 406 a 415 napadnutého rozhodnutia boli súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia. Podľa žalobkýň sa tieto dôkazné prostriedky týkajú kontaktov, ktorých účastníkmi neboli a obsahujú iba verejne prístupné informácie, ktoré sa ich týkajú.

626 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň. Predovšetkým pokiaľ ide o tabuľku spoločnosti CPA opísanú v odôvodnení 196 napadnutého rozhodnutia, Komisia tvrdí, že z nej vyplýva, že žalobkyne oznámili niektoré z dotknutých informácií spoločnosti CPA skôr, ako boli zverejnené. Dodáva, že žalobkyne nie sú schopné preukázať, že zostávajúce dotknuté informácie už boli verejné, prinajmenšom pokiaľ ide o dvoch dopravcov, a že odôvodnenia 173, 237 a 394 napadnutého rozhodnutia opisujú ďalšie dôkazy kontaktov medzi zamestnancami žalobkýň a spoločnosťou CPA. Pokiaľ ide o kontakty uvedené v odôvodneniach 406 a 415 napadnutého rozhodnutia, Komisia tvrdí, že išlo o správy, v ktorých spoločnosť AF skúmala budúce správanie žalobkýň. Tieto správy preukazujú, že spoločnosti AF a KLM plánovali prispôsobiť svoju politiku v oblasti PP politike spoločnosti Lufthansa a žalobkýň. Komisia dodáva, že kontakty opísané v odôvodneniach 173, 174, 425, 546 a 966 potvrdzujú jej stanovisko.

627 V odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia Komisia opísala rôzne sporné kontakty, na ktorých sa podľa nej žalobkyne zúčastnili. Na konci tohto odôvodnenia Komisia s odkazom na odôvodnenia 196, 273, 406, 415, 425, 491, 506 a 559 napadnutého rozhodnutia dodala, že „okrem toho exist[ovali] ďalšie dôkazy o kontaktoch s konkurentami“.

628 Prejednávaná časť sa týka štyroch z týchto ôsmich odôvodnení.

629 V prvom rade, v odôvodnení 196 napadnutého rozhodnutia Komisia odkázala na súbor objavený v notebooku zamestnanca spoločnosti CPA. Tento súbor má názov „Zhrnutie PP k 6. decembru 2001“ a obsahuje tabuľku nazvanú „Zrušenie PP v jednotlivých krajinách“. Z tejto tabuľky okrem iného vyplýva, že „v Škandinávii“ žalobkyne plánovali zrušiť PP 20. decembra 2001, ale že CPA bola ešte „v očakávaní“ „oficiálneho stanoviska“.

630 Žalobkyne však už prostredníctvom tlačovej správy z 5. decembra 2001 oznámili, že zrušia PP od 20. decembra 2001. Ako vyplýva so spisu zo správneho konania, päť zo siedmych ďalších dopravcov identifikovaných v tabuľke nazvanej „Zrušenie PP v jednotlivých krajinách“ v období od 21. novembra do 6. decembra 2001 verejne oznámilo, že v decembri 2001 zrušia PP.

631 Pokiaľ ide o ďalších dvoch dopravcov identifikovaných v dotknutej tabuľke, je pravda, že žalobkyne nepreukázali, že títo dopravcovia oznámili svoj plán zrušiť PP 6. decembra alebo k skoršiemu dátumu. Treba však rovnako ako žalobkyne uviesť, že dátumy zverejnenia oznámenia o ich pláne zrušiť PP sa nenachádzajú v spise zo správneho konania a že jeden z týchto dopravcov už ku dňu podania žaloby neexistoval. Za týchto okolností, keďže dotknuté oznámenia boli navyše uverejnené viac ako pätnásť rokov pred týmto dňom, nemožno túto skutočnosť použiť proti žalobkyniam.

632 Komisia teda nemohla dôvodne vyvodiť z dokumentu uvedeného v odôvodnení 196 napadnutého rozhodnutia existenciu protisúťažného kontaktu, na ktorom sa zúčastnili žalobkyne. Samotná okolnosť, že žalobkyne sa s odstupom niekoľkých mesiacov (odôvodnenia 173 a 237), alebo dokonca rokov (odôvodnenie 394) zúčastnili na mnohostranných kontaktoch, na ktorých sa zúčastnila aj CPA, nemôže spochybniť tento záver.

633 V druhom rade, v odôvodnení 273 napadnutého rozhodnutia Komisia odkázala na interný e-mail: od spoločnosti Qantas zo 17. februára 2003, z ktorého vyplýva, že viacero dopravcov, vrátane žalobkýň, „uviedlo, že zvýšia PP z 0,06 GBP/kg na 0,09 GBP/kg“ a že „[Lufthansa] by mala v Nemecku zajtra oznámiť zvýšenie z 0,10 euro/kg na 0,15 euro/kg.“

634 Žalobkyne samozrejme tvrdia, že Qantas mohla získať tieto informácie nepriamo, napríklad z ich internetovej stránky alebo od špeditéra. Nepredkladajú však žiadny dôkazný prostriedok na podloženie tohto tvrdenia.

635 Jediným dokumentom, na ktorý sa žalobkyne odvolávajú na podloženie svojej argumentácie, je informačný bulletin uverejnený jedným špeditérom 14. februára 2003. V tomto bulletine sa však žalobkyne nespomínajú. Naopak uvádza sa v ňom toto:

„V piatok 14. februára sme boli upozornení, že CargoLux,…, British, KLM,… a skupina Lan Chile (približne päť [dopravcov]) zvýšia svoju PP o päť centov na 0,15 USD/kg. Budúci týždeň by sme mali dostať oznámenie od takmer všetkých [dopravcov].“

636 Žalobkyniam sa teda nepodarilo preukázať, že Komisia sa dopustila pochybenia, keď proti nim zohľadnila e-mail: uvedený v odôvodnení 273 napadnutého rozhodnutia.

637 V treťom rade Komisia odkázala na dve interné emailové komunikácie v rámci spoločnosti AF.

638 Po prvé, v odôvodnení 406 napadnutého rozhodnutia sa Komisia oprela o interný e-mail: spoločnosti AF z 20. septembra 2004. Tento e-mail: sa týka situácie v Dánsku a znie takto:

„Práve sme sa dozvedeli, že [Lufthansa] 4. októbra [2004] zvýši PP na 0,30 euro. Predpokladám, že [SAS] bude nasledovať veľmi rýchlo, takže my sa prispôsobíme úrovni [SAS].“

639 Použitie formulácie „predpokladám“ (I guess) v tomto emaile však svedčí o stupni neistoty o úmysloch žalobkýň, ktorá skôr vyvracia existenciu takéhoto kontaktu.

640 Ani ostatné dokumenty nachádzajúce sa v spise nie sú presvedčivejšie. Celkové preskúmanie komunikácie, ktorá obsahuje uvedený e-mail:, totiž preukazuje, že predpoklad uvedený v odôvodnení 406 napadnutého rozhodnutia sa mal týkať iba predpokladanej neexistencie informácie o úmysloch žalobkýň. V tejto komunikácii sa totiž uvádza, že oznámenie žalobkýň nie je „ešte hotové“ a že „myslím si, že treba počkať na stanovisko“ žalobkýň. Rovnako sa odkazuje na možnosť, že žalobkyne „neposkytnú informácie“.

641 Na rozdiel od toho, čo tvrdí Komisia, však nič neumožňuje domnievať sa, že spoločnosť AF čakala od žalobkýň, že jej oznámia svoje úmysly zvýšiť PP dvojstranne a nie verejne. Naopak, z interného emailu spoločnosti AF z 23. septembra 2004 vyplýva, že AF sa napokon dozvedela o týchto úmysloch prostredníctvom informačného bulletinu žalobkýň, ktorý odoberala.

642 Po druhé, v odôvodnení 415 napadnutého rozhodnutia Komisia odkazuje na e-mail: z 23. septembra 2004 s predmetom „Palivová prirážka v Dánsku“, v ktorom sa AF pýta spoločnosti KLM, či mala „možnosť objasniť otázku prispôsobenia sa KL[M] spoločnostiam AF, [Lufthansa] a [žalobkyniam]“.

643 Ani tento e-mail:, ani tie, ktoré mu predchádzali alebo po ňom nasledovali, však neodkazujú na prípadný kontakt medzi spoločnosťou AF a žalobkyňami. Tieto emaily ani nepredpokladajú, že k takémuto kontaktu došlo. Naopak, z interného emailu spoločnosti AF z 20. septembra 2004 a z písomných podaní žalobkýň vyplýva, že v nadväznosti na koncentráciu medzi spoločnosťami AF a KLM išlo o zabezpečenie, že KLM prestane fakturovať nižšiu PP ako konkurencia.

644 Ostatné dokumenty, na ktoré Komisia odkazuje vo svojich písomných podaniach (odôvodnenia 173, 174, 425, 546 a 966 napadnutého rozhodnutia), nevyvracajú tento záver.

645 Predovšetkým emailová komunikácia uvedená v odôvodnení 546 napadnutého rozhodnutia nepreukazuje existenciu kontaktu medzi spoločnosťou AF a žalobkyňami. Ako uvádza Komisia, táto komunikácia preukazuje iba to, že žalobkyne prispôsobili svoje správanie správaniu spoločností AF a KLM a nabádali spoločnosť SAC, aby urobila rovnako. Navyše uvedená emailová komunikácia pochádza z novembra 2005. Došlo k nej teda viac ako rok po emaile uvedenom v odôvodnení 415 napadnutého rozhodnutia.

646 Ďalej treba uviesť, že k stretnutiu z 22. januára 2001 uvedenému v odôvodneniach 173 a 174 napadnutého rozhodnutia došlo viac ako tri roky pred emailom uvedeným v odôvodnení 415 napadnutého rozhodnutia.

647 Navyše na rozdiel od toho, čo sa uvádza v odôvodnení 966 napadnutého rozhodnutia, e-mail: z 27. júna 2005, z ktorého vyplýva, že „‚dohodli‘ sme sa na 3,30 DKK AF/KL[M] od 7. júla 2005“ neposlala AF žalobkyniam. AF poslala tento e-mail: spoločnosti Lufthansa, ktorá ho následne preposlala žalobkyniam.

648 Napokon, sporným kontaktom uvedeným v odôvodnení 425 napadnutého rozhodnutia je zasadnutie výboru pre nákladnú dopravu BARIG z 3. septembra 2004, na ktorom sa zúčastnili okrem iných žalobkyne, Lufthansa a AF. Je pravda, že toto zasadnutie sa týkalo okrem iného PP. Ako však vyplýva z bodu 448 vyššie, pre spoločnosť Lufthansa išlo o oznámenie najnovších noviniek týkajúcich sa tejto témy ostatným účastníkom tohto zasadnutia. Navyše, ako vyplýva zo zápisnice z uvedeného zasadnutia, toto zasadnutie sa týkalo predovšetkým situácie v Nemecku.

649 Komisia teda nemôže z uvedeného zasadnutia vyvodzovať, že dochádzalo k miestnym kontaktom medzi spoločnosťou AF a žalobkyňami v Dánsku.

650 Vzhľadom na uvedené a na neexistenciu iných spoľahlivých, presných a zhodujúcich sa dôkazov preukazujúcich, že kontakty uvedené v odôvodneniach 196, 406 a 415 napadnutého rozhodnutia mohli preukazovať účasť žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení, ich treba vylúčiť zo súboru nepriamych dôkazov, ktorý žalobkyne napádajú ako celok v rámci desiatej časti prejednávaného žalobného dôvodu.

i) O deviatej časti založenej na nesprávnom posúdení vedomosti, ktorú mali žalobkyne o správaní ostatných obvinených dopravcov

651 Žalobkyne tvrdia, že Komisia nesplnila svoju povinnosť preukázať, že vedeli alebo museli vedieť o všetkých protisúťažných správaniach týkajúcich sa prirážok a odmietnutia platiť provízie, na ktorých sa nezúčastnili a ktorých riziko neboli ochotné znášať.

652 V súlade s judikatúrou citovanou v bode 459 vyššie, aby Komisia mohla žalobkyniam pripísať jediné a pokračujúce porušenie ako celok, bola povinná preukázať buď to, že sa zúčastnili na všetkých správaniach tvoriacich toto porušenie, alebo že mali vedomosť o všetkých protiprávnych správaniach, ktoré zamýšľali alebo realizovali ostatní účastníci kartelu sledujúci rovnaké ciele, na ktorých sa priamo nezúčastnili, alebo že ich mohli dôvodne predpokladať a boli ochotní prevziať z toho vyplývajúce riziko.

653 Len samotná zhoda cieľa dohody, na ktorej sa podnik zúčastnil, a cieľa celkovej kartelovej dohody však nestačí na to, aby sa tomuto podniku pripísala účasť na celkovej kartelovej dohode. Platí to aj vtedy, keď medzi touto dohodou a celkovou kartelovou dohodou existujú objektívne väzby. Iba ak dotknutý podnik, keď sa na tejto dohode zúčastňuje, vedel alebo musel vedieť, že sa tým začlenil do celkovej kartelovej dohody, môže byť jeho účasť na dotknutej dohode výrazom jeho pristúpenia k tejto celkovej kartelovej dohode (pozri v tomto zmysle rozsudok z 30. novembra 2011, Quinn Barlo a i./Komisia, T-208/06, EU:T:2011:701, body 144 a 150 a citovanú judikatúru).

654 Komisia nesie dôkazné bremeno preukázania, že dotknutý podnik mal požadovanú vedomosť o protisúťažnom správaní zamýšľanom alebo realizovanom ostatnými účastníkmi celkovej kartelovej dohody, na ktorom sa priamo nezúčastnil (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. decembra 2012, Komisia/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 67).

655 Na tento účel musí Komisia zhromaždiť dostatočne presné a zhodujúce sa dôkazy, aby preukázala, že dotknutý podnik mal takú vedomosť (pozri v tomto zmysle rozsudok z 20. marca 2002, Sigma Tecnologie/Komisia, T-28/99, EU:T:2002:76, bod 51).

656 Komisia však nie je povinná preukázať, že dotknutý podnik vedel alebo musel vedieť do podrobností o zosúladených postupoch, ku ktorým došlo v rámci sporných kontaktov, na ktorých sa nezúčastnil. Komisia nie je povinná preukázať ani to, že dotknutý podnik vedel alebo musel vedieť o všetkých týchto kontaktoch (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. decembra 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich a i./Komisia, T-259/02 až T-264/02 a T-271/02, EU:T:2006:396, bod 193).

657 Dotknutý podnik tak musí poznať iba všeobecný rozsah a podstatné vlastnosti celkovej kartelovej dohody (pozri rozsudok z 10. októbra 2014, Soliver/Komisia, T-68/09, EU:T:2014:867, bod 64 a citovanú judikatúru).

658 V takom prípade okolnosť, že podnik sa nezúčastňoval na všetkých zložkách kartelovej dohody alebo že plnil menej významnú úlohu v aspektoch, na ktorých sa zúčastňoval, možno zohľadniť iba pri posudzovaní závažnosti porušenia a prípadne pri stanovení výšky pokuty (pozri rozsudok z 10. októbra 2014, Soliver/Komisia, T-68/09, EU:T:2014:867, bod 65 a citovanú judikatúru).

659 S prihliadnutím na tieto zásady treba určiť, či Komisia dôvodne dospela k záveru, že žalobkyne mali požadovanú vedomosť o správaní ostatných obvinených dopravcov, na ktorom sa priamo nezúčastnili a ktoré sa týkalo jednak prirážok a jednak odmietnutia platiť provízie.

1) O prirážkach

660 Žalobkyne tvrdia, že neboli a ani nemohli byť informované o rôznom správaní obvinených dopravcov týkajúcom sa prirážok. Na podloženie tohto názoru uvádzajú dve tvrdenia.

661 V prvom rade žalobkyne uvádzajú, že Komisia v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia nesprávne vychádzala z emailov od spoločnosti Lufthansa obsahujúcich oznámenia v oblasti PP, aby tvrdila, že vedeli alebo prinajmenšom museli vedieť, že Lufthansa koordinovala PP s inými dopravcami. Tieto emaily obsahujú podľa nich iba verejné oznámenia spoločnosti Lufthansa v oblasti PP, nijako neodhaľujú predchádzajúcu koordináciu v rámci užšej skupiny, týkajú sa iba období od februára 2003 do septembra 2004 a od marca 2005 do septembra 2005 a manažér predaja spoločnosti Lufthansa v Nemecku ich zaslal buď svojim miestnym partnerom u 18 dopravcov, z ktorých viacerí neboli považovaní za zodpovedných za jediné a pokračujúce porušenie, alebo dopravcom, ktorí od spoločnosti Lufthansa nakupovali prepravnú kapacitu.

662 V druhom rade Komisia nepreskúmala päť tvrdení a dôkazných prostriedkov, ktoré žalobkyne predložili, aby preukázali, že ich zamestnanci nevedeli nič o správaní iných dopravcov, nemali žiaden dôvod ich podozrievať a neboli ochotné prevziať z toho vyplývajúce riziko.

663 Po prvé, interné pokyny spoločnosti Lufthansa, ktorých kópia bola zaslaná žalobkyniam, preukazujú, že Lufthansa aktívne prijímala opatrenia na dodržiavanie pravidiel hospodárskej súťaže v oblasti prirážok. Tieto pokyny nikdy neodkazovali na oznámenie predchádzajúce koordinácii medzi spoločnosťou Lufthansa a inými obvinenými dopravcami, ktorí z väčšej časti patrili k užšej skupine. Na podloženie svojej argumentácie sa žalobkyne odvolávajú na rozhodnutie predstavenstva spoločnosti Lufthansa z 21. decembra 1999 o zavedení PP.

664 Po druhé, Lufthansa potvrdila, že neinformovala žalobkyne o svojich kontaktoch s inými dopravcami. Keď kľúčový zamestnanec spoločnosti Lufthansa v rámci užšej skupiny odovzdal žalobkyniam informácie o týchto dopravcoch, neprezradil, že s nimi predtým komunikoval, ale odkázal na svoje osobné očakávania alebo verejne dostupné informácie.

665 Po tretie, zamestnanci žalobkýň nepatrili do siete užšej skupiny. Túto sieť tvorili vedúci zamestnanci hlavných dopravcov a ich osobné kontakty u iných dopravcov.

666 Po štvrté, žalobkyne nemohli odhaliť činnosti užšej skupiny na základe správania jej členov na trhu.

667 Po piate, žalobkyne nemohli mať vedomosť o správaní, ku ktorému dochádzalo v tretích krajinách, v ktorých nevykonávali žiadnu činnosť. Neexistuje navyše žiaden dôkaz, že žalobkyne boli ochotné prevziať riziko vyplývajúce z tohto správania. Naopak od dánskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže dostali výslovne ubezpečenia, že v tejto súvislosti neexistuje žiadne riziko.

668 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

669 Treba pripomenúť, že v odôvodnení 882 napadnutého rozhodnutia Komisia dospela k záveru, že žalobkyne „sa zúčastnili na dvoch z troch zložiek (PP a BP)“ jediného a pokračujúceho porušenia, a nie iba že o ňom mali preukázanú alebo predpokladanú vedomosť. Z odpovedí Komisie na tvrdenia spoločností Air Canada a British Airways v odôvodneniach 894 až 897 napadnutého rozhodnutia však vyplýva, že Komisia sa nedomnievala, že žalobkyne sa priamo zúčastnili na všetkých protisúťažných činnostiach v rámci týchto zložiek.

670 V prvom rade, pokiaľ ide o PP, Komisia v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia odkázala na osem kontaktov, aby konštatovala, že žalobkyne „vedeli alebo museli vedieť, že Lufthansa koordinovala uplatňovanie PP s inými dopravcami“. Ako vyplýva z poznámky pod čiarou 1248 napadnutého rozhodnutia, ide o emaily opísané v odôvodneniach 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia, prostredníctvom ktorých Lufthansa zaslala rôznym dopravcom svoje oznámenia o zvýšení PP.

671 Medzi adresátmi týchto ôsmich emailov sa nachádza celkovo desať obvinených dopravcov. Päť z týchto dopravcov, a to spoločnosti Air Canada, CPA, Japan Airlines, SAC a žalobkyne, boli adresátmi všetkých týchto emailov. Päť zostávajúcich obvinených dopravcov, a to spoločnosti AF, Cargolux, KLM, Lan Airlines a Martinair, dostali od dvoch do piatich z uvedených emailov.

672 Žalobkyne sa však zúčastnili na ďalších protisúťažných kontaktoch s každým z týchto desiatich dopravcov, s výnimkou spoločnosti Lan Airlines. Žalobkyne tak predovšetkým komunikovali so spoločnosťami Air Canada a KLM tak o zavedení PP, ako aj jej uplatňovaní (odôvodnenia 135, 144 až 146, 174 a 394 napadnutého rozhodnutia). Žalobkyne sa ďalej koordinovali so spoločnosťami Japan Airlines, Lufthansa a SAC pri uplatňovaní PP, tak v rámci aliancie WOW (odôvodnenia 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 531, 546 tohto rozhodnutia), ako aj mimo nej (odôvodnenia 145, 146, 204 a 559 uvedeného rozhodnutia). Žalobkyne sa napokon zúčastnili na kontaktoch týkajúcich sa uplatňovania PP so spoločnosťami AF (odôvodnenia 146, 174, 204 a 394 napadnutého rozhodnutia), Cargolux (odôvodnenia 174 a 394 napadnutého rozhodnutia), Martinair (odôvodnenia 204 a 394 napadnutého rozhodnutia) a CPA (odôvodnenia 295 a 394 napadnutého rozhodnutia).

673 Na viacerých z kontaktov identifikovaných v predchádzajúcom bode sa zúčastnil tak autor ôsmych dotknutých emailov, teda spoločnosť Lufthansa, ako aj najmenej štyria z obvinených dopravcov, ktorí sa nachádzali medzi ich adresátmi (odôvodnenia 145, 146 a 394 napadnutého rozhodnutia).

674 Okolnosť, že medzi adresátmi emailov opísaných v odôvodneniach 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia boli neobvinení dopravcovia alebo obvinení dopravcovia, ktorí uzavreli dohody o rezervácii prepravnej kapacity so spoločnosťou Lufthansa, je irelevantná z dôvodov obdobných tým, ktoré boli zohľadnené v bodoch 463 až 465 a 475 až 495 vyššie.

675 Pokiaľ ide o okolnosť, že dotknuté emaily sa týkali iba období od februára 2003 do septembra 2004 a od marca 2005 do septembra 2005, treba uviesť, že dôkazné prostriedky použité proti žalobkyniam v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia skôr preukazujú, ako to zdôrazňuje Komisia v uvedenom odôvodnení, ich vedomosť o širšej kartelovej dohode, ktorej účastníkom bola spoločnosť Lufthansa a ďalší obvinení dopravcovia, a to aj v období pred spornými emailmi. Platí to najmä pre „priateľské stretnutie“ z 22. januára 2001 opísané v odôvodnení 174 napadnutého rozhodnutia, na ktorom sa diskutovalo o zmene úrovne PP, a na ktorom sa zúčastnila Lufthansa, žalobkyne a viacero ďalších obvinených dopravcov (pozri bod 447 vyššie). Platí to aj pre e-mail: uvedený v odôvodnení 237 napadnutého rozhodnutia, odkazujúci na kontakty týkajúce sa uplatňovania PP, na ktorých sa zúčastnili tak žalobkyne, ako aj spoločnosť Lufthansa a viacero ďalších obvinených dopravcov.

676 Za týchto okolností, keďže žalobkyne nepreukázali, že emaily opísané v odôvodneniach 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 a 495 napadnutého rozhodnutia mohli mať iné pravdepodobné vysvetlenie než koordináciu PP, mohla Komisia dospieť k záveru, že žalobkyne z nich mohli získať dostatočnú vedomosť o koordinácii medzi spoločnosťou Lufthansa a ostatnými obvinenými dopravcami.

677 Navyše treba uviesť, že žalobkyne mohli získať dostatočnú vedomosť o koordinácii medzi spoločnosťou Lufthansa a ďalšími obvinenými dopravcami z viacerých ďalších sporných kontaktov, na ktoré Komisia odkazuje v napadnutom rozhodnutí. Platí to najmä pre e-mail: z 27. júna 2005 uvedený v odôvodnení 966 napadnutého rozhodnutia, z ktorého vyplýva, že „‚dohodli' sme sa na 3,30 DKK AF/KL[M] od 7. júla 2005". Ako totiž vyplýva z bodu 647 vyššie, nejde o e-mail:, ktorý žalobkyniam zaslala spoločnosť AF, ale o e-mail: spoločnosti AF, ktorý im preposlala Lufthansa.

678 Platí to aj pre e-mail: zo 17. februára 2003, tiež uvedený v odôvodnení 966 napadnutého rozhodnutia. V tomto emaile Lufthansa oznamuje žalobkyniam toto:

„ako sme preberali minulý týždeň, od 3.3.2003 zvýšime [PP]. Prikladám tlačovú správu v nemčine, jej anglická verzia bude nasledovať čoskoro. Ako som mal príležitosť vidieť, aj [British Airways], KL[M],… vyšli s pravdou von. Počul som, že nasledovať bude aj [Cargolux],… a ďalší."

679 Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, sa nemožno domnievať, že tento e-mail: im prezrádzal iba to, čo Lufthansa čakala, že „ostatní dopravcovia urobia alebo na informácie dostupné verejnosti". Z uvedeného emailu naopak vyplýva, že na rozdiel od spoločností British Airways, KLM a jedného ďalšieho dopravcu, spoločnosť Cargolux a jeden ďalší dopravca ešte neoznámili svoje úmysly verejnosti. Použitie formulácie „počul som" preukazuje, že ako to uvádza Komisia, Lufthansa neoznámila žalobkyniam iba svoje očakávania.

680 Komisia sa teda nedopustila pochybenia, keď v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že žalobkyne mali dostatočnú vedomosť o koordinácii medzi spoločnosťou Lufthansa a ďalšími obvinenými dopravcami.

681 Komisia sa tiež dôvodne domnievala, že žalobkyne získali z dôkazných prostriedkov uvedených v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia dostatočnú vedomosť o správaní v tretích krajinách, v ktorých neboli prítomné. Z odôvodnenia 889 napadnutého rozhodnutia totiž vyplýva, že PP bola všeobecne uplatniteľným opatrením, ktoré nebolo špecifické pre určité letecké spojenie a ktoré sa malo uplatňovať na všetkých spojeniach na celosvetovej úrovni (pozri body 277 až 291 vyššie). Každý starostlivý subjekt vedomý si rozsahu tejto koordinácie vedel alebo prinajmenšom musel vedieť, že sa vzťahuje aj na tretie krajiny, v ktorých nepôsobí.

682 Ubezpečenia, ktoré žalobkyne mali dostať od dánskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže im v tejto súvislosti nepomôžu. Z odôvodnení 1268 a 1271 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že žalobkyne tvrdia, že tieto ubezpečenia vyvodili z rozhodnutia, v ktorom dánsky orgán na ochranu hospodárskej súťaže uviedol, že Komisia „mala právomoc iba pokiaľ ide o letecké spojenia v rámci Únie, a nie letecké spojenia [medzi Úniou a tretími krajinami]". Toto rozhodnutie však pochádza z roku 2002. Predchádza teda rozšíreniu právomoci Komisie uplatňovať článok 101 ZFEÚ na medzinárodnú leteckú dopravu medzi Úniou a tretími krajinami, ku ktorému došlo spolu s nadobudnutím účinnosti nariadenia č. 411/2004 a rozšíreniu jej právomoci uplatňovať článok 53 Dohody o EHP na medzinárodnú dopravu medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami, ku ktorému došlo s nadobudnutím účinnosti rozhodnutia Spoločného výboru EHP

č. 40/2005 z 11. marca 2005, ktorým sa mení a dopĺňa príloha XIII (Doprava) a protokol 21 (O vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže vzťahujúcich sa na podniky) k Dohode o EHP (Ú. v. EÚ L 198, 2005, s. 38). Komisia sa teda nedopustila pochybenia, keď sa v odôvodnení 1271 napadnutého rozhodnutia domnievala, že rozhodnutie dánskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, na ktoré sa odvolávajú žalobkyne, sa týkalo „predchádzajúceho právneho stavu“, z ktorého preto žalobkyne nemohli vyvodzovať žiadnu legitímnu dôveru.

683 Komisia sa teda správne domnievala, že žalobkyne mali požadovanú vedomosť o koordinácii týkajúcej sa PP medzi spoločnosťou Lufthansa a ďalšími obvinenými dopravcami v tretích krajinách, v ktorých nepôsobili.

684 V druhom rade, pokiaľ ide o BP, v odôvodnení 792 napadnutého rozhodnutia Komisia zhrnula dôkazné prostriedky, z ktorých vychádzala, aby dospela k záveru o priamej účasti žalobkýň na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa BP. Komisia tak z týchto dôkazných prostriedkov najmä vyvodila, že žalobkyne mali „vedomosť o širšej koordinácii BP, pretože mali priamy kontakt s konkurentami týkajúci sa uplatňovania BP“.

685 V rámci prejednávanej časti žalobkyne neuvádzajú žiadne tvrdenie na spochybnenie tejto úvahy. Nanajvýš možno z ich písomných podaní vyvodiť, že vytýkajú Komisii, že sa domnievala, že mali vedomosť o koordinácii týkajúcej sa BP v krajinách, v ktorých nepôsobili.

686 Z odôvodnenia 889 napadnutého rozhodnutia však vyplýva, že rovnako ako PP (pozri bod 681 vyššie), bola aj BP všeobecne uplatniteľným opatrením, ktoré nebolo špecifické pre určité letecké spojenie a ktoré sa malo uplatňovať na všetkých leteckých spojeniach na celosvetovej úrovni. Každý starostlivý subjekt vedomý si rozsahu tejto koordinácie vedel alebo prinajmenšom musel vedieť, že sa vzťahuje aj na tretie krajiny, v ktorých nepôsobí.

687 Vzhľadom na uvedené treba dospieť k záveru, že žalobkyne neoprávnene vytýkajú Komisii, že dospela k záveru, že mali dostatočnú vedomosť o správaniach tvoriacich zložku jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcu sa BP, na ktorých sa priamo nezúčastnili.

688 Žiadne z ďalších tvrdení žalobkýň nemôže spochybniť tieto závery.

689 Po prvé, keďže z dokumentov, na ktoré sa odvolala Komisia, mohli žalobkyne získať dostatočnú vedomosť o sporných kontaktoch týkajúcich sa prirážok, na ktorých sa priamo nezúčastnili, nebolo nevyhnutné, aby sa o nich mohli dozvedieť aj iným spôsobom, a najmä zo svojich diskusií so spoločnosťou Lufthansa, z pozorovania správania ich konkurentov na trhu alebo z členstva v údajnej „užšej skupine“.

690 V dôsledku toho nemožno Komisii vytýkať, že výslovne nepreskúmala tvrdenia žalobkýň v tejto súvislosti.

691 Po druhé, pokiaľ ide o tvrdenie týkajúce sa opatrení, ktoré Lufthansa údajne prijala na dodržiavanie pravidiel hospodárskej súťaže, treba najprv uviesť, že žalobkyne nepreukázali, že o nich vedeli počas obdobia porušovania. Naopak, ako to samotné uznávajú v replike, „neboli schopné nájsť žiadny e-mail:, v ktorom [Lufthansa] zaslala [spoločnosti SAS Cargo] svoje usmernenia k zavedeniu PP z roku 2000“.

692 Ďalej treba uviesť, že jediným dôkazným prostriedkom, na ktorý sa žalobkyne odvolávajú na podloženie tohto tvrdenia, je rozhodnutie predstavenstva spoločnosti Lufthansa z 21. decembra 1999 o zavedení PP. Ako však správne uvádza Komisia, toto rozhodnutie sa týka výlučne oznámenia o zavedení PP na konci decembra 1999 a nijako nepotvrdzuje internú politiku dodržiavania pravidiel hospodárskej súťaže pri uplatňovaní prirážok.

693 Napokon a v každom prípade treba poznamenať, že ako to v podstate uvádza Komisia, ubezpečenia o dodržiavaní pravidiel hospodárskej súťaže, ktoré žalobkyne mohli získať, nemohli náležite odôvodňovať záver, že Lufthansa tieto pravidlá dodržiavala. Platí totiž zásada, že podniky samotné nesú riziko nesprávneho posúdenia svojej právnej situácie v súlade so všeobecným pravidlom, že neznalosť zákona neospravedlňuje (rozsudok z 15. júla 2015, Socitrel a Companhia Previdente/Komisia, T-413/10 a T-414/10, EU:T:2015:500, bod 304).

694 Prejednávanú výhradu treba teda zamietnuť.

2) O odmietnutí platiť provízie

695 Žalobkyne tvrdia, že Komisia sa nesprávne domnievala, že vzhľadom na ich účasť na zložkách jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcich sa prirážok mohli dôvodne predvídať správanie ostatných obvinených dopravcov týkajúce sa odmietnutia platiť provízie a boli ochotné prevziať z neho vyplývajúce riziko. Po prvé totiž odmietnutie platiť provízie nesledovalo ten istý protisúťažný cieľ ako prirážky. Po druhé a v každom prípade samotná skutočnosť, že rôzne zložky jediného a pokračujúceho porušenia majú rovnaký cieľ, nestačí na preukázanie, že žalobkyne mali požadovanú vedomosť o zložke týkajúcej sa odmietnutia platiť provízie.

696 Komisia v podstate tvrdí, že žalobkyne mohli dôvodne predvídať odmietnutie platiť provízie a boli ochotné prevziať z neho vyplývajúce riziko z dôvodu, že rôzne zložky jediného a pokračujúceho porušenia boli neoddeliteľne spojené. Dosiahnutie protisúťažného cieľa prirážok by bolo totiž sťažené, ak by prirážky boli vystavené cenovej hospodárskej súťaži prostredníctvom provízií.

697 V duplike Komisia dodáva, že replika a jej prílohy, ako aj emaily uvedené v odôvodneniach 680 a 686 napadnutého rozhodnutia preukazujú, že platba provízií bola predmetom diskusií v rámci aliancie WOW a že žalobkyne vedeli alebo museli vedieť, že ony samotné a ostatní dopravcovia neplatia provízie z prirážok.

698 Treba uviesť, že v odôvodnení 882 napadnutého rozhodnutia sa Komisia v podstate domnievala, že žalobkyne sa priamo zúčastnili iba na dvoch z troch zložiek jediného a pokračujúceho porušenia, a to na PP a BP. Komisia sa však napriek tomu domnievala, že žalobkyne bolo možné považovať za zodpovedné aj za tretiu zložku jediného a pokračujúceho porušenia, teda sa zložku týkajúcu sa odmietnutia platiť provízie. Podľa Komisie vzhľadom na ich účasť na týchto zložkách jediného a pokračujúceho porušenia žalobkyne „mohli dôvodne predvídať, že medzi účastníkmi dochádza ku komunikácii o takej súvisiacej záležitosti ako je [odmietnutie platiť provízie], a boli ochotné prevziať z toho vyplývajúce riziko“. V duplike Komisia spresnila, že to tak bolo preto, že „cieľ koordinácie prirážok (v tomto prípade vyhnúť sa cenovej hospodárskej súťaži) by nebolo možné dosiahnuť, ak by sa z prirážok mala platiť provízia“.

699 Komisia však týmto neoprela svoje závery o konkrétne dôkazné prostriedky, ale v podstate iba predpokladala vedomosť žalobkýň o zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa odmietnutia platiť provízie na základe zhody jej cieľa s ostatnými dvomi zložkami tohto

porušenia. V súlade s judikatúrou pripomenutou v bode 653 vyššie skutočnosť, že prirážky a odmietnutie platiť provízie sa ekonomicky objektívne dopĺňajú, aj keby bola preukázaná, nemôže postačovať na preukázanie, že žalobkyne mohli toto odmietnutie dôvodne predvídať.

700 Treba sa teda domnievať, že dôkazy, z ktorých Komisia vychádzala v odôvodnení 882 napadnutého rozhodnutia nemohli preukazovať, že žalobkyne mali požadovanú vedomosť o protisúťažných činnostiach ostatných obvinených dopravcov týkajúcich sa odmietnutia platiť provízie.

701 Vo svojich písomných podaniach však Komisia odkázala na tri ďalšie dôkazy nachádzajúce sa v spise zo správneho konania, aby preukázala, že žalobkyne boli alebo museli byť oboznámené s týmito činnosťami a že boli ochotné prevziať z nich vyplývajúce riziko.

702 Prvým z týchto dôkazov je interný e-mail: z 9. júna 2005 uvedený v odôvodnení 680 napadnutého rozhodnutia. V tomto emaile zamestnanec žalobkýň informuje o obsahu konverzácie, ktorú mal v ten istý deň so „starými kontaktmi v [Cargo Accounts Settlement Systems (Systém zúčtovania v nákladnej doprave, ďalej len „CASS“)] Švajčiarsko“ o zosúladených postupoch združení špeditérov týkajúcich sa platby provízií z prirážok. Uvedený zamestnanec zdôrazňuje, že „celá záležitosť je výnimočne citlivá z hľadiska hospodárskej súťaže a [že] je dôležité, aby [aliancia] WOW nereagovala kolektívne a aby individuálni členovia [aliancie] WOW neposkytli ‚kolektívnu‘ odpoveď“. Podľa uvedeného zamestnanca „najlepšie by bolo poradiť sa s CASS, ako vo Švajčiarsku, o dôsledkoch“.

703 Nič v napadnutom rozhodnutí však neumožňuje domnievať sa, že CASS vo Švajčiarsku radil dopravcom, aby sa v dvojstrannom alebo mnohostrannom rámci dohodli na tom, že odmietnu rokovať o platbe provízií so špeditérmi a na tom, že im odmietnu poskytnúť zľavy z prirážok. Z napadnutého rozhodnutia nie je možné vyvodiť ani to, že CASS oznámil žalobkyniam dôkazy, ktoré naznačovali, že sa takto zosúladili ostatní obvinení dopravcovia alebo tak zamýšľali urobiť. Naopak z interného emailu z 9. júna 2005 uvedeného v odôvodnení 680 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že vo Švajčiarsku bolo iba uvedené, po prvé, že ceny a provízie boli „dvojstrannou záležitosťou medzi [špeditérom] a [dopravcom]“, po druhé, že špeditér nemohol jednostranne rozhodnúť o úpravách, a po tretie, že spôsob, akým postupovali špeditéri, mohol mať závažné dôsledky.

704 Komisia teda nie je oprávnená domnievať sa, že interný e-mail: z 9. júna 2005 uvedený v odôvodnení 680 napadnutého rozhodnutia preukazuje, že žalobkyne mali požadovanú vedomosť o protiprávnom správaní, ktoré zamýšľali alebo realizovali ostatní obvinení dopravcovia, pokiaľ ide o odmietnutie platiť provízie.

705 Komisia nie je ani oprávnená vyvodzovať z internej komunikácie, ktorá nasledovala po emaile z 9. júna 2005 uvedenom v odôvodnení 680 napadnutého rozhodnutia, že odmietnutie platiť provízie bolo predmetom diskusií v rámci aliancie WOW. Naopak, ako vyplýva z emailu zo 14. júna 2005 uvedeného v tom istom odôvodnení, zamestnanec žalobkýň vylúčil túto možnosť, keď vyhlásil, že „o tomto nemôžme diskutovať v rámci [aliancie] WOW, ale túto otázku potrebujeme riešiť v každej leteckej spoločnosti“.

706 Druhým z dôkazných prostriedkov, z ktorých Komisia vychádza vo svojich písomných podaniach, aby dospela k záveru, že žalobkyne mali požadovanú vedomosť o protiprávnom správaní, ktoré zamýšľali alebo realizovali ostatní obvinení dopravcovia, pokiaľ ide o odmietnutie platiť provízie, je e-mail: z 28. decembra 2005. Treba uviesť, že tento e-mail: je opísaný v odôvodnení 686

napadnutého rozhodnutia. V uvedenom emaile sa zamestnanec spoločnosti SAC pýta viacerých dopravcov vrátane žalobkýň, či počuli („*wondered if you have heard*“) o najnovšom oznámení spoločnosti DHL v Nemecku, ktoré bolo doručené do jeho kancelárie vo Frankfurte (Nemecko) a v ktorom DHL oznamuje budúce vyberanie provízie z prirážok. Zamestnanec spoločnosti SAC dodáva, že oznámenie odkazuje na rezolúciu IATA 805zz, uvádza, že si nie je istý, o čo ide a ďakuje adresátom za ich komentáre.

707 Nič v znení uvedeného emailu výslovne nevyzýva týchto dopravcov, aby sa dohodli na odmietnutí platiť provízie, alebo aby si vymenili informácie o obchodnej odpovedi, ktorú mienili dať na uvedené oznámenie.

708 Vzhľadom na neistotu týkajúcu sa rezolúcie IATA 805zz, vyjadrenú v tomto emaile, je možné, že otázky zamestnanca spoločnosti SAC sa jednoducho týkali splatnosti prípadných provízií z prirážok. Odpoveď iného zamestnanca iného dopravcu však naznačuje, že e-mail: spoločnosti SAC bolo možné chápať aj tak, že sa týkal obchodnej odpovede, ktorá sa má dať na oznámenie spoločnosti DHL. V internom emaile z 3. januára 2006 tento zamestnanec totiž poznamenal, že hovoril so spoločnosťou Lufthansa, ktorá okrem iného uviedla, že „nebude akceptovať faktúry tohto druhu“.

709 Z toho vyplýva, že e-mail: z 28. decembra 2005 opísaný v odôvodnení 686 napadnutého rozhodnutia sám osebe neumožňuje preukázať, že žalobkyne sa zúčastnili na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa odmietnutia platiť provízie. V súlade s ustálenou judikatúrou uvedenou v bode 344 vyššie však treba preskúmať, či tejto e-mail: spoločne s ostatnými dôkazmi mohol tvoriť súbor nepriamych dôkazov, ktorý umožnil Komisii dospieť k záveru, že tomu tak bolo (pozri body 711 a 712 nižšie).

710 Tretím z dôkazných prostriedkov, z ktorých Komisia vychádza vo svojich písomných podaniach, aby dospela k záveru, že žalobkyne mali požadovanú vedomosť o protiprávnom správaní, ktoré zamýšľali alebo realizovali ostatní obvinení dopravcovia, pokiaľ ide o odmietnutie platiť provízie, je výňatok z odpovede spoločnosti SAS Cargo na oznámenie o výhradách. Z tohto výňatku vyplýva, že 10. júna 2005 zamestnanec žalobkýň zaslal inému dopravcovi e-mail: týkajúci sa provízií z prirážok v rozpore s výslovnými pokynmi jeho nadriadeného. Komisia však iba tvrdí, že uvedený výňatok „preukazuje, že Lufthansa odovzdala [žalobkyniam] informácie o [províziách z prirážok]…a že [ich] zamestnanec na ne odpovedal“, pričom nespresňuje, o aké informácie išlo a tým skôr netvrdí, že sa týkali prípadnej zosúladenej odpovede špeditérom.

711 Za týchto okolností, aj keby sa tieto tri dôkazy, na ktoré Komisia odkázala v priebehu konania, mohli vziať do úvahy, nemožno sa domnievať, že posudzované či už jednotlivo alebo spoločne, mohli poskytnúť žalobkyniam požadovanú vedomosť o protiprávnom správaní, ktoré zamýšľali alebo realizovali ostatní obvinení dopravcovia, pokiaľ ide o odmietnutie platiť provízie.

712 Keďže neexistujú iné spoľahlivé, presné a zhodujúce sa dôkazy, ktoré by mohli preukazovať takúto vedomosť, treba dospieť k záveru, že Komisia sa dopustila pochybenia, keď považovala žalobkyne za zodpovedné za zložku jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcu sa odmietnutia platiť provízie. Prejednávanej výhrade treba preto vyhovieť a článok 1 napadnutého rozhodnutia zrušiť v rozsahu, v akom konštatuje zodpovednosť žalobkýň za túto zložku jediného a pokračujúceho porušenia. V zostávajúcej časti treba prejednávanú časť zamietnuť.

j) O desiatej časti založenej na nesprávnom celkovom posúdení súboru nepriamych dôkazov, na ktorý sa odvoláva Komisia

713 Žalobkyne tvrdia, že Komisia v napadnutom rozhodnutí vymenovala rad ojedinelých a rôznorodých miestnych správaní bez preskúmania existencie objektívnej súvislosti medzi nimi, takže sa dopustila pochybenia, keď z uvádzaného súboru nepriamych dôkazov vyvodila, že sa zúčastnili na zložkách jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcich sa PP a BP.

714 Pokiaľ ide o sporné kontakty, ku ktorým dochádzalo od decembra 1999 do decembra 2001, niektoré z dôkazov zohľadnených Komisiou sa vzťahujú na správanie, ktoré nesúvisí s dopravou v rámci EHP. Ostatné dôkazy nie sú dostatočné na preukázanie účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení buď preto, že nepreukazujú existenciu kontaktov s inými dopravcami alebo preto, že sa týkajú skutočností, na ktoré sa vzťahuje aliancia, alebo preto, že nepatria do vecného, územného alebo časového rozsahu jediného a pokračujúceho porušenia. Okrem toho väčšina dôkazných prostriedkov uvádzaných v prípade sporných kontaktov, ku ktorým dochádzalo od mája 2004 do februára 2006, nemá účinky alebo sa vzťahuje na legitímne správanie v rámci aliancií alebo správanie vyžadované miestnou právnou úpravou. Ide v každom prípade o rad ojedinelých miestnych epizód.

715 Pokiaľ ide o správania súvisiace s BP, k väčšine z nich došlo pred májom 2004. Tieto správania nesúvisia s dopravou v rámci EHP, týkajú sa skutočností, na ktoré sa vzťahuje aliancia alebo miestna právna úprava alebo nepreukazujú existenciu kontaktov medzi žalobkyňami a inými dopravcami. Jediné správanie, ku ktorému došlo po máji 2004, je legitímne správanie v rámci aliancie.

716 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

717 V prejednávanej časti žalobkyne v postate tvrdia, že z prvej až deviatej časti prejednávaného žalobného dôvodu vyplýva, že súbor nepriamych dôkazov, na ktorý sa odvoláva Komisia v odôvodneniach 791 a 792 napadnutého rozhodnutia, posudzovaný celkovo, neumožňuje preukázať, že sa zúčastnili na zložkách jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcich sa PP a BP.

718 V tomto prípade v prvom rade, pokiaľ ide o správania týkajúce sa PP, z preskúmania prvej až deviatej časti prejednávaného žalobného dôvodu vyplýva, že spomedzi približne štyridsiatich sporných kontaktov, z ktorých Komisia vychádzala, treba iba šesť vylúčiť zo súboru nepriamych dôkazov uvádzaného v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia. Ide o kontakty uvedené v odôvodneniach 196, 223, 406, 415, 443 a 517 napadnutého rozhodnutia.

719 V tejto súvislosti treba po prvé uviesť, že kontakty uvedené v odôvodneniach 223 a 517 napadnutého rozhodnutia patria medzi trinásť sporných kontaktov, ktoré Komisia zohľadnila, aby dospela k záveru, že o uplatňovaní PP sa diskutovalo medzi členmi aliancie WOW, ku ktorým patria žalobkyne. Ako však vyplýva z preskúmania druhej až štvrtej časti prejednávaného žalobného dôvodu, jedenásť zostávajúcich kontaktov stačí na odôvodnenie tohto záveru.

720 Po druhé treba konštatovať, že kontakt uvedený v odôvodnení 443 napadnutého rozhodnutia patrí medzi tri sporné kontakty, z ktorých Komisia vychádzala, aby dospela k záveru, že žalobkyne si s členmi ACCS vymieňali emaily odhaľujúce ich plánovaný postup a ich budúce oznámenia. Ako však vyplýva z preskúmania štvrtej výhrady šiestej časti prejednávaného žalobného dôvodu, dva zostávajúce kontakty postačujú na odôvodnenie tohto záveru.

721 Po tretie treba zdôrazniť, že kontakty uvedené v odôvodneniach 196, 406 a 415 napadnutého rozhodnutia sú súčasťou ôsmych sporných kontaktov uvedených v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia na podloženie zistenia, podľa ktorého „existujú navyše ďalšie dôkazy o kontaktoch s konkurentami“. Ako vyplýva z použitia výrazu „navyše“, ide o doplňujúce zistenie. Aj keby teda vylúčenie kontaktov uvedených v odôvodneniach 196, 406 a 415 napadnutého rozhodnutia mohlo spôsobiť chybu tohto zistenia, nemalo by to žiadny vplyv na schopnosť súboru nepriamych dôkazov uvádzaného v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia v prípade potreby preukázať účasť žalobkýň na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa PP.

722 V každom prípade treba poznamenať, že ako vyplýva z preskúmania šiestej až ôsmej časti prejednávaného žalobného dôvodu, päť ďalších kontaktov uvádzaných na podloženie zistenia, podľa ktorého „existujú navyše ďalšie dôkazy o kontaktoch s konkurentami“, stačilo na jeho odôvodnenie.

723 Po štvrté, ku kontaktom uvedeným v odôvodneniach 196, 223, 406, 415, 443 a 517 napadnutého rozhodnutia došlo v obdobiach, pre ktoré má Komisia k dispozícii iné dôkazné prostriedky potvrdzujúce zistenie účasti žalobkýň na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa PP, ako to vyplýva predovšetkým z odôvodnení 204, 237, 401, 411, 425, 434, 531 a 546 napadnutého rozhodnutia.

724 Z uvedeného vyplýva, že argumentácia žalobkýň na podporu prejednávanej časti neumožňuje spochybniť súbor nepriamych dôkazov, na ktorý sa odvolala Komisia v odôvodnení 791 napadnutého rozhodnutia, aby preukázala ich účasť na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa PP.

725 V druhom rade, pokiaľ ide o správanie týkajúce sa BP, treba uviesť, že argumentácia žalobkýň na podporu prejednávanej časti tretieho žalobného dôvodu v podstate preberá argumentáciu, ktorá je základom jeho prvých deviatich častí v rozsahu, v akom sa týkajú zložky jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa BP. Táto argumentácia však bola zamietnutá.

726 Okrem toho, pokiaľ ide o emaily uvedené v odôvodneniach 618 a 620 napadnutého rozhodnutia, v bodoch 338 až 344 vyššie bolo konštatované, že tieto emaily neboli priamymi dôkazmi účasti žalobkýň na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa BP, ale iba nepriamymi dôkazmi, ktoré mali byť posúdené spolu so všetkými ostatnými dôkazmi predloženými Komisiou v odôvodnení 792 napadnutého rozhodnutia. Emaily uvedené v odôvodneniach 618 a 620 napadnutého rozhodnutia sú súčasťou deviatich sporných kontaktov uvedených v odôvodnení 792 napadnutého rozhodnutia na podloženie zistenia, že žalobkyne koordinovali úroveň BP s členmi aliancie WOW. K tomu sa pridáva kontakt uvedený v odôvodnení 673 uvedeného rozhodnutia. Ako však vyplýva z preskúmanie štvrtej, šiestej a ôsmej časti prejednávaného žalobného dôvodu, tieto kontakty boli dostatočné na odôvodnenie zistenia, že medzi členmi aliancie WOW dochádzalo ku koordinácii úrovne BP.

727 Argumentácia žalobkýň teda neumožňuje spochybniť súbor nepriamych dôkazov, na ktorý sa odvolala Komisia v odôvodnení 792 napadnutého rozhodnutia, aby preukázala ich účasť na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa BP.

728 Treba teda zamietnuť prejednávanú časť a v dôsledku toho dospieť k záveru, že s výnimkou pochybení konštatovaných v bode 562 vyššie, pokiaľ ide o ich účasť na koordinácii PP v Thajsku v období od 20. júla 2005 do 14. februára 2006, a v bode 712 vyššie, pokiaľ ide o ich účasť na

zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa odmietnutia platiť provízie, žalobkyne v rámci prejednávaného žalobného dôvodu nepreukázali, že Komisia sa dopustila pochybenia pri určení rozsahu ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení.

4. O štvrtom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 266 ZFEÚ, vlastníckeho práva chráneného článkom 17 Charty a povinnosti odôvodnenia

729 Štvrtý žalobný dôvod, prostredníctvom ktorého žalobkyne tvrdia, že napadnuté rozhodnutie obsahuje vnútorné rozpory, má tri časti, z ktorých prvá je založená na porušení článku 266 ZFEÚ, druhá na porušení vlastníckeho práva chráneného článkom 17 Charty a tretia na porušení povinnosti odôvodnenia.

a) O prvej časti založenej na porušení článku 266 ZFEÚ

730 Žalobkyne vytýkajú Komisii, že porušila článok 266 ZFEÚ tým, že neprijala opatrenia potrebné na vykonanie rozsudku zo 16. decembra 2015, SAS Cargo Group a i./Komisia (T-56/11, neuverejnený, EU:T:2015:990). Napadnuté rozhodnutie tak obsahuje rovnaké rozpory, ako sú tie, ktoré Všeobecný súd konštatoval v uvedenom rozsudku medzi na jednej strane tvrdením o existencii jediného a pokračujúceho porušenia, a na druhej strane protirečiacimi si konštatovaniami týkajúcimi sa zodpovednosti rôznych dopravcov, ktorí sa zúčastnili na protiprávnom správaní. Žalobkyne v tejto súvislosti citujú protichodné závery, ku ktorým Komisia dospela v súvislosti s emailovou komunikáciou z 13. a 14. decembra 1999, z ktorej vyvodila začiatok ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení, pričom túto účasť zároveň vylúčila v prípade ostatných dvoch dopravcov, ktorí sa zúčastnili na uvedenej emailovej komunikácii.

731 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

732 Podľa článku 266 ZFEÚ inštitúcia, ktorej akt bol zrušený, musí prijať opatrenia potrebné na vykonanie rozsudku o zrušení. Táto povinnosť je obmedzená len na to, čo je nevyhnutné na zabezpečenie vykonania rozsudku o zrušení (rozsudok z 29. novembra 2007, Taliansko/Komisia, C-417/06 P, neuverejnený, EU:C:2007:733, bod 52).

733 Podľa ustálenej judikatúry na dosiahnutie súladu so zrušujúcim rozsudkom a jeho úplné vykonanie je dotknutá inštitúcia povinná rešpektovať nielen výrok rozsudku, ale aj dôvody, ktoré k nemu viedli a ktoré predstavujú jeho potrebnú oporu v tom zmysle, že sú nevyhnutné na určenie presného zmyslu toho, o čom sa rozhodlo vo výroku (rozsudky z 26. apríla 1988, Asteris a i./Komisia, 97/86, 99/86, 193/86 a 215/86, EU:C:1988:199, bod 27, a zo 6. marca 2003, Interporc/Komisia, C-41/00 P, EU:C:2003:125, bod 29).

734 Článok 266 ZFEÚ ukladá dotknutej inštitúcii povinnosť vyhnúť sa tomu, aby akt, ktorý má nahradiť zrušený akt, obsahoval rovnaké nezrovnalosti ako sú nezrovnalosti identifikované v zrušujúcom rozsudku (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. apríla 2004, IPK-München a Komisia, C-199/01 P a C-200/01 P, EU:C:2004:249, bod 83).

735 V rozsudku zo 16. decembra 2015, SAS Cargo Group a i./Komisia (T-56/11, neuverejnený, EU:T:2015:990), Všeobecný súd konštatoval, že rozhodnutie z 9. novembra 2010 obsahovalo rozpory medzi jeho odôvodnením a jeho výrokom, keď odôvodnenie opisovalo jedno jediné a pokračujúce porušenie týkajúce sa všetkých leteckých spojení, na ktoré sa vzťahoval kartel, na

ktorom sa malo zúčastniť 21 adresátov rozhodnutia z 9. novembra 2010, zatiaľ čo výrok uvádzal buď štyri rôzne jediné a pokračujúce porušenia, alebo jedno jediné a pokračujúce porušenie, za ktoré bola zodpovednosť pripísaná len dopravcom, ktorí sa na leteckých spojeniach uvedených v článkoch 1 až 4 rozhodnutia z 9. novembra 2010 priamo zúčastnili na protiprávnych správaniach uvedených v každom z týchto článkov alebo mali vedomosť o tajnej dohode na týchto spojeniach, ktorej riziko akceptovali (pozri bod 17 vyššie).

736 Všeobecný súd sa navyše domnieval, že odôvodnenie rozhodnutia z 9. novembra 2010 obsahovalo značné vnútorné rozpory, keďže sa v ňom nachádzali posúdenia ťažko zlučiteľné s existenciou jediného kartelu vzťahujúceho sa na všetky letecké spojenie uvedené vo výroku tak, ako je tento kartel opísaný v tom istom odôvodnení (rozsudok zo 16. decembra 2015, SAS Cargo Group a i./Komisia, T-56/11, neuverejnený, EU:T:2015:990, bod 75). Medzi týmito posúdeniami bolo posúdenie, na základe ktorého bol dátum začiatku účasti na porušení pre niektorých dopravcov určený na 1. máj 2004 z dôvodu, že ich nebolo možné považovať za zodpovedných za porušenie na leteckých spojeniach v rámci EHP a že nariadenie č. 1/2003 sa začalo uplatňovať na letecké spojenia, ktoré zabezpečovali až od tohto dátumu (rozsudok zo 16. decembra 2015, SAS Cargo Group a i./Komisia, T-56/11, neuverejnený, EU:T:2015:990, bod 76).

737 V prejednávanej veci žalobkyne neuvádzajú žiadne tvrdenie na preukázanie, že v napadnutom rozhodnutí došlo k zopakovaniu vyššie uvedených rozporov. Zdôrazňujú iba to, že začiatok ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení bol určený na základe emailovej komunikácie z 13. a 14. decembra 1999, na rozdiel od iných dopravcov, ktorí sa však na nej tiež zúčastnili. Neuvádzajú, ako táto okolnosť potvrdzuje, že v napadnutom rozhodnutí boli zachované rozpory zdôraznené v rozsudku zo 16. decembra 2015, SAS Cargo Group a i./Komisia (T-56/11, neuverejnený, EU:T:2015:990), a predovšetkým v čom je v rozpore s konštatovaním jediného a pokračujúceho porušenia týkajúceho sa všetkých leteckých spojení, na ktoré sa vzťahoval kartel, na ktorom sa zúčastnili všetci obvinení dopravcovia.

738 Okrem toho, na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, Všeobecný súd v bode 85 rozsudku zo 16. decembra 2015, SAS Cargo Group a i./Komisia (T-56/11, neuverejnený, EU:T:2015:990) nevyslovil, že Komisia dostatočne neodôvodnila rozhodnutie z 9. novembra 2010, keď sa domnievala, že emailová komunikácia z 13. a 14. decembra 1999 bola dôkazom účasti žalobkýň, ale nie dôkazom účasti ostatných dopravcov, ktorí sa zúčastnili na tejto komunikácii. V uvedenom bode sa Všeobecný súd zaoberal dôsledkami rozporov obsiahnutých v rozhodnutí z 9. novembra 2010 v prípade, ak by sa jeho výrok chápal tak, že opisuje štyri rôzne jediné a pokračujúce porušenia. Všeobecný súd citoval v tejto súvislosti tvrdenie žalobkýň o údajne diskriminačnom zaobchádzaní Komisie s emailovou komunikáciou z 13. a 14. decembra 1999 iba preto, aby ilustroval dôsledky týchto rozporov. Ako to totiž v podstate uvádza Všeobecný súd v bode 85 rozsudku zo 16. decembra 2015, SAS Cargo Group a i./Komisia (T-56/11, neuverejnený, EU:T:2015:990), uvedené rozpory znemožnili žalobkyniam porozumieť, či sa s nimi zaobchádzalo odlišne ako s ostatnými adresátmi rozhodnutia z 9. novembra 2010, ktorí sa zúčastnili na tejto emailovej komunikácii z dôvodu, že títo adresáti nezabezpečovali niektoré letecké spojenia.

739 Žalobkyne teda nepreukázali, že napadnuté rozhodnutie porušuje článok 266 ZFEÚ. Prejednávanú časť treba v dôsledku toho zamietnuť.

b) O druhej časti založenej na porušení vlastníckeho práva chráneného článkom 17 Charty

740 Žalobkyne tvrdia, že Komisia voči nim konala svojvoľne a selektívne, čím porušila vlastnícke právo zakotvené v článku 17 Charty, ktoré má mať podľa článku 52 ods. 3 Charty rovnaký zmysel a rozsah ako článok 1 Dodatkového protokolu 1 k EDĽP. Pokuta, ktorá im bola uložená, predstavuje neodôvodnený zásah do ich vlastníckeho práva z dôvodu svojvoľnosti a nekoherentnosti, keďže Komisia nekonštatovala zodpovednosť niektorých podnikov, ktoré sa dopustili porušenia alebo ju konštatovala pre kratšie obdobie.

741 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

742 Ako bolo zdôraznené v bode 424 vyššie, okolnosť, že vo vzťahu k podniku, ktorý bol v podobnej situácii ako žalobca, Komisia nekonštatovala nijaké porušenie, neumožňuje vylúčiť porušenie konštatované vo vzťahu k uvedenému žalobcovi, pokiaľ bolo riadne preukázané a pokiaľ súd Únie nerozhodoval o situácii tohto iného podniku. Platí to aj v prípade, keď sa dotknutý podnik opiera o okolnosť, že podniku, ktorý je údajne v podobnej situácii, nebola uložená sankcia za časť jeho účasti na porušení [pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. marca 2017, Samsung SDI a Samsung SDI (Malaysia)/Komisia, C-615/15 P, neuverejnený, EU:C:2017:190, bod 38].

743 V rámci prejednávanej časti však žalobkyne tým, že znovu odkazujú na posúdenia Komisie týkajúce sa emailovej komunikácie z 13. a 14. decembra 1999, vytýkajú Komisii práve to, že konala svojvoľne, keď nekonštatovala zodpovednosť niektorých podnikov, ktoré sa dopustili jediného a pokračujúceho porušenia, alebo ju konštatovala pre kratšie obdobie. Prejednávanú časť treba preto zamietnuť.

744 V každom prípade, pokiaľ ide o okolnosť, že Komisia nekonštatovala zodpovednosť niektorých podnikov, ktoré sa dopustili jediného a pokračujúceho porušenia, treba pripomenúť, že ako vyplýva z bodu 463 vyššie, možnosť preukázať účasť podniku na porušení závisí od súboru dôkazných prostriedkov proti nemu, ako to správne zdôrazňuje Komisia. Z bodu 464 vyššie tiež vyplýva, že Komisia správne uviedla, že „nepriklad[ala] nevyhnutne rovnakú váhu každému odôvodneniu,… ani každému jednotlivému dôkaznému prostriedku, ktorý obsahuje“ a že „odôvodnenia, na ktoré sa odkaz[ovalo], [boli] skôr súčasťou celkového súboru dôkazov, z ktorého vychádza[la] a ma[li] byť posudzované v tomto kontexte“. Z toho vyplýva, že skutočnosť, že podnik, ktorý nebol obvinený alebo bol obvinený v menšom rozsahu sa spomína v niektorých dokumentoch, ktoré Komisia použila proti odsúdeným podnikom, nestačí na to, aby sa bolo možné domnievať, že tieto podniku sú v porovnateľnej situácii, pokiaľ ide o ich zodpovednosť za posudzované porušenie.

745 Z toho vyplýva, že Komisia sa mohla bez toho, aby sa v napadnutom rozhodnutí dopustila svojvoľnosti, domnievať, že posúdenie súboru sporných kontaktov zohľadnených proti žalobkyniam postačovalo na ich obvinenie a zároveň, že chýbal súbor dostatočne presvedčivých nepriamych dôkazov na obvinenie neobvinených dopravcov, ktorí sa zúčastnili na niektorých z týchto kontaktov.

746 Rovnako, pokiaľ ide o rozdiely v dátumoch, na ktoré Komisia určila začiatok účasti na porušení pre žalobkyne a dvoch ďalších obvinených dopravcov, ktorí sa zúčastnili na emailovej komunikácii z 13. a 14. decembra 1999, treba pripomenúť, že určenie dátumu, ku ktorému sa podnik začal zúčastňovať na porušení, môže závisieť od súboru dôkazných prostriedkov získaných súčasne, pred alebo po dotknutom dátume (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. júna 2015, FSL a i./Komisia, T-655/11, EU:T:2015:383, bod 178).

747 Komisia sa teda mohla domnievať, znovu bez toho, aby sa v napadnutom rozhodnutí dopustila svojvoľnosti, že súbor súčasne získaných dôkazných prostriedkov postačoval na to, aby bola spoločnosť SAS Consortium obvinená od 13. decembra 1999 a zároveň, že chýbal takýto súbor na to, aby boli od rovnakého dátumu obvinení dvaja ďalší obvinení dopravcovia, ktorí sa tiež zúčastnili na emailovej komunikácii z 13. a 14. decembra 1999.

748 V dôsledku toho nemožno Komisii vytýkať, že zohľadnila rozličné dátumy začiatku účasti na jedinom a pokračujúcom porušení pre žalobkyne na jednej strane a pre dvoch ďalších obvinených dopravcov na druhej strane, hoci všetci títo dopravcovia sa zúčastnili na emailovej komunikácii z 13. a 14. decembra 1999.

749 Navyše, ako to správne zdôrazňuje Komisia bez toho, aby to bolo v tomto ohľade popreté, dátumy začiatku účasti na jedinom a pokračujúcom porušení zodpovedajú v prípade každého z troch obvinených dopravcov dátumom prvých usvedčujúcich emailov, ktoré odoslali (pozri odôvodnenia 135 a 161 napadnutého rozhodnutia), pričom žalobkyne, pokiaľ ide o nich, odoslali e-mail: z 13. decembra 1999. Z toho vyplýva, že rôzne dátumy začiatku účasti na jedinom a pokračujúcom porušení, ktoré v tomto prípade zohľadnila Komisia, sú objektívne odôvodnené. Akékoľvek svojvoľné správanie Komisie v tejto súvislosti treba preto vylúčiť.

750 Z toho vyplýva, že výhradu založenú na porušení vlastníckeho práva, ktorá sa celá zakladá na údajne svojvoľnom a nekoherentnom postupe v prejednávanej veci, treba zamietnuť.

751 Vzhľadom na uvedené treba prejednávanú časť zamietnuť.

c) O tretej časti založenej na porušení povinnosti odôvodnenia

752 Žalobkyne v podstate tvrdia, že Komisia dostatočne neodôvodňuje svoje rozhodnutie jednak nekonštatovať zodpovednosť niektorých dopravcov, ktorí sa zúčastnili na jedinom a pokračujúcom porušení a jednak zohľadniť odlišný dátum začiatku účasti na jedinom a pokračujúcom porušení pre ostatných obvinených dopravcov, ktorí sa zúčastnili na emailovej komunikácii z 13. a 14. decembra 1999.

753 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

754 Pokiaľ ide v tejto súvislosti o rozhodnutie Komisie nekonštatovať zodpovednosť niektorých dopravcov, ktorí sa zúčastnili na porušení, treba pripomenúť, že Komisia nemá povinnosť vysvetliť v napadnutom rozhodnutí dôvody, pre ktoré neboli ostatní dopravcovia považovaní za zodpovedných za jediné a pokračujúce porušenie. Povinnosť odôvodnenia aktu totiž nemôže zahŕňať povinnosť inštitúcie, ktorá je jeho autorom, odôvodniť skutočnosť, že neprijala ďalšie podobné akty určené tretím osobám (rozsudok z 8. júla 2004, JFE Engineering/Komisia, T-67/00, T-68/00, T-71/00 a T-78/00, EU:T:2004:221, bod 414).

755 V prejednávanej veci sa však žalobkyne odvolávajú práve na to, že Komisia nevysvetlila, prečo podniky, ktoré boli v porovnateľnej situácii ako ony, neboli považované za zodpovedné za jediné a pokračujúce porušenie.

756 Z toho vyplýva, že toto tvrdenie nemôže uspieť.

757 Okrem toho, pokiaľ ide o porušenie povinnosti odôvodnenia z dôvodu údajne nekoherentného zaobchádzania s emailovou komunikáciou z 13. a 14. decembra 1999, treba uviesť, že v odôvodnení 1169 napadnutého rozhodnutia Komisia určila dátum začiatku účasti žalobkýň na porušení na 13. december 1999. V tom istom odôvodnení určila dátum začiatku účasti dvoch ďalších obvinených dopravcov, ktorí sa zúčastnili na emailovej komunikácii z 13. a 14. decembra 1999, na 21. september 2000 resp. 14. december 1999.

758 Ako sa uvádza v bode 749 vyššie, z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že tieto dátumy zodpovedajú v prípade každého z troch obvinených dopravcov, ktorí sa zúčastnili na emailovej komunikácii z 13. a 14. decembra 1999, dátumom prvých usvedčujúcich emailov, ktoré odoslali. V odôvodnení 1148 napadnutého rozhodnutia Komisia identifikovala tieto emaily. Pokiaľ ide o žalobkyne, ide o emaily uvedené v odôvodneniach 135 a 790 až 792 napadnutého rozhodnutia. Pokiaľ ide o dvoch ďalších obvinených dopravcov, ktorí sa zúčastnili na emailovej komunikácii z 13. a 14. decembra 1999, ide o emaily uvedené v odôvodneniach 161 a 717 až 720 napadnutého rozhodnutia resp. v odôvodneniach 135 a 773 až 777 napadnutého rozhodnutia.

759 Treba preto zamietnuť ako nedôvodné tvrdenie, že Komisia nedostatočne odôvodnila svoje rozhodnutie zohľadniť odlišný dátum začiatku účasti na porušení pre troch obvinených dopravcov, ktorí sa zúčastnili na emailovej komunikácii z 13. a 14. decembra 1999.

760 Z uvedeného vyplýva, že treba zamietnuť prejednávanú časť a teda štvrtý žalobný dôvod v celom rozsahu.

5. O piatom žalobnom dôvode založenom na pochybeniach pri určení výšky pokuty uloženej žalobkyniam

761 Žalobkyne uplatňujú piaty žalobný dôvod subsidiárne, pre prípad, ak by Všeobecný súd dospel k záveru, že Komisia bola oprávnená uložiť im pokutu. Žalobkyne v podstate formulujú tento žalobný dôvod v piatich častiach, z ktorých prvá je založená na pochybeniach pri určení hodnoty predaja, druhá na pochybeniach pri určení závažnosti jediného a pokračujúceho porušenia, tretia na pochybeniach pri určení trvania jediného a pokračujúceho porušenia, štvrtá na pochybeniach pri uplatnení bodu 28 usmernení z roku 2006 týkajúceho sa opakovania porušenia a piata na nesprávnom posúdení poľahčujúcich okolností.

a) O prvej časti založenej na pochybeniach pri určení hodnoty predaja

762 Žalobkyne tvrdia, že Komisia porušila bod 13 usmernení z roku 2006 tým, že do hodnoty predaja zahrnula niektoré ich predaje, ktoré nemali ani priamy, ani nepriamy vzťah s jediným a pokračujúcim porušením. Ide po prvé, o predaje realizované na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom, po druhé, o predaje realizované „mimo EHP“, po tretie, o predaje realizované na spojeniach nesúvisiacich s „hŕstkou spojení“, na ktorých sa žalobkyne zúčastnili na ojedinelých miestnych epizódach, a po štvrté, o sumy súvisiace s inými zložkami ceny za služby nákladnej dopravy ako sú PP a BP.

763 Bod 13 usmernení z roku 2006 znie takto:

„Pri stanovení základnej výšky uloženej pokuty bude Komisia vychádzať z hodnoty predaja tovaru alebo služieb podniku, s ktorými porušenie priamo alebo nepriamo súvisí v príslušnej geografickej oblasti v rámci EHP. Komisia obvykle použije na výpočet hodnotu predaja podniku počas posledného celého roku, v ktorom sa podnik podieľal na porušení.“

764 Ako vyplýva z judikatúry, tento bod má zohľadniť ako východisko pre výpočet pokuty ukladanej podniku sumu, ktorá odráža hospodársky význam porušenia a relatívny podiel tohto podniku na ňom (rozsudky z 12. novembra 2014, Guardian Industries a Guardian Europe/Komisia, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, bod 57, a z 28. júna 2016, Portugal Telecom/Komisia, T-208/13, EU:T:2016:368, bod 237).

765 Hoci teda pojem hodnoty predaja v zmysle uvedeného bodu nepochybne nemožno rozšíriť tak, aby zahŕňal predaj realizovaný dotknutým podnikom, ktorý nepatrí do pôsobnosti vytýkaného kartelu, cieľ sledovaný týmto ustanovením by bol narušený, ak by sa tento pojem mal chápať tak, že sa vzťahuje iba na obrat dosiahnutý z predaja, v prípade ktorého sa preukázalo, že bol naozaj ovplyvnený týmto kartelom [rozsudky z 11. júla 2013, Team Relocations a i./Komisia, C-444/11 P, neuverejnený, EU:C:2013:464, bod 76, a z 1. februára 2018, Panalpina World Transport (Holding) a i./Komisia, C-271/16 P, neuverejnený, EU:C:2018:59, bod 30].

766 Takéto obmedzenie by okrem toho malo za následok umelú minimalizáciu hospodárskeho významu porušenia spáchaného daným podnikom, keďže samotná skutočnosť, že sa našiel obmedzený počet priamych dôkazov o predaji, ktorý bol naozaj ovplyvnený kartelom, by viedla k tomu, že nakoniec by bola uložená pokuta bez skutočného vzťahu s pôsobnosťou dotknutého kartelu. Takáto odmena za utajenie by narušila aj cieľ stíhania a účinného sankcionovania porušení v článku 101 ZFEÚ, a preto ju nemožno pripustiť (rozsudok z 11. júla 2013, Team Relocations a i./Komisia, C-444/11 P, neuverejnený, EU:C:2013:464, bod 77).

767 S prihliadnutím na tieto úvahy treba posúdiť štyri pochybenia, o ktorých žalobkyne tvrdia, že k nim došlo pri určení hodnoty predaja v napadnutom rozhodnutí.

1) O zahrnutí obratu pochádzajúceho z predaja služieb nákladnej dopravy na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom do hodnoty predaja

768 Žalobkyne vytýkajú Komisii, že do hodnoty predaja zahrnula predaje služieb nákladnej dopravy na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom, na ktorých Komisia nemala právomoc konštatovať a sankcionovať porušenie pravidiel hospodárskej súťaže.

769 Komisia sa vyjadruje v tom zmysle, že argumentácia žalobkýň sa zakladá na nesprávnom výklade napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého bolo porušenie článku 53 Dohody o EHP konštatované na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom. Komisia tiež tvrdí, že argumentácia žalobkýň je čisto abstraktná z dôvodu, že nespresňujú, či zabezpečujú tieto letecké spojenia, ani neuvádzajú, aký podiel svojho obratu z nich prípadne dosahujú.

770 V replike Komisia dodáva, že predaje žalobkýň na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom sú tak nízke, že ich vylúčenie z hodnoty predaja by nemalo žiaden vplyv na výšku pokuty.

771 Z bodov 763 až 766 vyššie vyplýva, že hodnota predaja nemôže zahŕňať predaje, ktoré nepatria, priamo či nepriamo, do rozsahu daného porušenia.

772 V tejto súvislosti bolo v bode 251 vyššie uvedené, že v článku 1 bode 3 napadnutého rozhodnutia Komisia nepovažovala žalobkyne za zodpovedné za porušenie článku 53 Dohody o EHP na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom. Tieto letecké spojenia nepatrili do rozsahu jediného a pokračujúceho porušenia. Nesúviseli s jediným a pokračujúcim porušením v zmysle bodu 13 usmernení z roku 2006 a preto nemohli byť zahrnuté do hodnoty predaja.

773 V odpovedi na písomné a ústne otázky Všeobecného súdu však Komisia uznala, že do hodnoty predaja zahrnula sumu 262 084 eur titulom predajov služieb nákladnej dopravy, ktoré žalobkyne zrealizovali v roku 2005 na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom.

774 Z toho vyplýva, že ako to Komisia uznala na pojednávaní, pri určení hodnoty predaja v napadnutom rozhodnutí sa dopustila pochybenia v rozsahu, v akom do neho zahrnula tieto predaje.

2) O zahrnutí obratu pochádzajúceho z predajov „realizovaných mimo EHP“ do hodnoty predaja a o všeobecnom znížení o 50 %

775 Žalobkyne vytýkajú Komisii, že do hodnoty predaja zahrnula obrat pochádzajúci z predajov realizovaných mimo EHP, ktoré teda priamo ani nepriamo nesúviseli s porušením v príslušnej geografickej oblasti v rámci EHP v zmysle bodu 13 usmernení z roku 2006. Priznanie všeobecného zníženia o 50 % obvineným dopravcom nepostačovalo na zohľadnenie skutočnosti, že prichádzajúce a odchádzajúce služby boli čiastočne poskytované mimo územia EHP a že časť ujmy spôsobená kartelom sa v rozsahu, v akom sa vzťahovala na tieto letecké spojenia, prejavila mimo územia EHP.

776 Postup Komisie je podľa žalobkýň nepresný, svojvoľný a nedostatočne odôvodnený. Komisia tak jasne neidentifikovala časť prichádzajúcich a odchádzajúcich služieb alebo údajnej ujmy, ku ktorej došlo mimo územia EHP. Napadnuté rozhodnutie neobsahuje žiadnu analýzu miesta, kde sa táto ujma prejavila, ani miesta, kde boli poskytované dotknuté služby. Komisia sa predovšetkým nemohla domnievať, že obrat pochádzajúci z predajov prichádzajúcich služieb bol ekvivalentný obratu pochádzajúcemu z predajov odchádzajúcich služieb, pretože vedela, že príjmy, ktoré žalobkyne dosahovali na prichádzajúcich spojeniach boli oveľa vyššie ako príjmy, ktoré dosahovali na odchádzajúcich spojeniach.

777 Napadnuté rozhodnutie neobsahuje ani žiadnu analýzu, ktorá mala preukazovať, či sledovaný prístup, ktorý sa odchyľoval od bodu 13 usmernení z roku 2006, mohol viesť k rovnosti zaobchádzania so všetkými dopravcami.

778 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

779 Na úvod treba uviesť, že žalobkyne presne neidentifikujú predaje, ktoré podľa nich „realizovali mimo EHP“. Treba však poznamenať, že v rámci druhého žalobného dôvodu žalobkyne tvrdili, že predaje služieb nákladnej dopravy boli „riešené lokálne“ a že ku „kontaktom medzi špeditérmi a dopravcami dochádza[lo] vo východiskovom bode“ leteckých spojení, pretože dopravcovia mohli splniť požiadavky špeditérov iba vtedy, ak mohli prepraviť tovar z tohto miesta.

780 Treba však uviesť, že východiskový bod odchádzajúcich služieb nákladnej dopravy sa pojmovo nachádza vo vnútri územia EHP. Naopak východiskový bod prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy sa pojmovo nachádza mimo územia EHP. Odkaz žalobkýň na predaje „realizované mimo EHP“ treba teda chápať tak, že sa týka predajov prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy.

781 Po vyjasnení tejto otázky treba pripomenúť, že bod 13 usmernení z roku 2006 podmieňuje zahrnutie obratu pochádzajúceho z tovarov alebo služieb dotknutého podniku do hodnoty predaja tým, aby išlo o predaje „s ktorými porušenie priamo alebo nepriamo súvisí v príslušnej geografickej oblasti v rámci EHP“.

782 Bod 13 usmernení z roku 2006 tak neodkazuje ani na „dohodnuté predaje“, ani „na fakturované predaje“ v rámci EHP, ale iba na „predaje“ v EHP. Z toho vyplýva, že uvedený bod nebráni tomu, aby Komisia prihliadla na predaje uskutočnené zákazníkom usadeným mimo EHP, rovnako ako neukladá povinnosť zohľadniť predaje dohodnuté alebo fakturované v EHP. Inak by stačilo, aby podnik podieľajúci sa na porušení dohodol svoje predaje s dcérskymi spoločnosťami svojich zákazníkov usadenými mimo EHP, alebo im ich fakturoval, aby dosiahol, že tieto predaje nebudú zohľadnené pri výpočte výšky prípadnej pokuty, ktorá by bola preto oveľa nižšia [pozri v tomto zmysle rozsudok z 9. marca 2017, Samsung SDI a Samsung SDI (Malaysia)/Komisia, C-615/15 P, neuverejnený, EU:C:2017:190, bod 55].

783 Pokiaľ ide o výklad pojmu „predaj… v rámci EHP“, ktorý chcú žalobkyne vyvodiť z rozhodnutia Komisie vo veci COMP/39.406 – Morské palivové hadice, stačí pripomenúť, že predchádzajúca rozhodovacia prax Komisie neslúži sama osebe ako právny rámec pre pokuty v oblasti hospodárskej súťaže, keďže tento právny rámec je vymedzený výlučne v nariadení č. 1/2003 a v usmerneniach z roku 2006 (pozri rozsudok z 9. septembra 2011, Alliance One International/Komisia, T-25/06, EU:T:2011:442, bod 242 a citovanú judikatúru), a že v každom prípade nie je preukázané, že okolnosti veci, v ktorej bolo prijaté toto rozhodnutie, ako sú trhy, výrobky, krajiny, podniky a dotknuté obdobia, boli porovnateľné s okolnosťami v prejednávanej veci (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. júna 2012, E.ON Ruhrgas a E.ON/Komisia, T-360/09, EU:T:2012:332, bod 262 a citovanú judikatúru).

784 Uvedený pojem treba vykladať s prihliadnutím na cieľ bodu 13 usmernení z roku 2006. Týmto cieľom je, ako vyplýva z bodov 764 až 766 vyššie, zohľadniť ako východisko pre výpočet pokút sumu, ktorá odráža najmä hospodársky význam porušenia na relevantnom trhu, pričom obrat dosiahnutý z tovarov alebo služieb, ktoré sú predmetom porušenia, je objektívnou okolnosťou poskytujúcou správnu mieru jeho škodlivosti pre riadne fungovanie hospodárskej súťaže (pozri rozsudok z 28. júna 2016, Portugal Telecom/Komisia, T-208/13, EU:T:2016:368, bod 236 a citovanú judikatúru).

785 Komisii teda prináleží, aby na účely určenia, či išlo o predaje „v rámci EHP“ v zmysle bodu 13 usmernení z roku 2006, vybrala kritérium, ktoré odráža realitu na trhu, teda kritérium, ktoré čo najlepšie vymedzuje dôsledky kartelu na hospodársku súťaž v EHP.

786 V odôvodneniach 1186 a 1197 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že pri výpočte hodnoty predaja zohľadnila obrat pochádzajúci z predaja služieb nákladnej dopravy na spojeniach v rámci EHP, spojeniach medzi Úniou a tretími krajinami, spojeniach medzi Úniou a Švajčiarskom a spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami. Ako vyplýva z odôvodnenia 1194 tohto rozhodnutia, predaje spojené s leteckými spojeniami medzi Úniou a tretími krajinami

a s leteckými spojeniami medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami zahŕňali zároveň predaje služieb nákladnej dopravy na odchádzajúcich spojeniach, ako aj predaje prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy.

787 V tom istom odôvodnení Komisia na odôvodnenie zahrnutia obratu pochádzajúceho z predaja týchto služieb do hodnoty predaja odkázala na potrebu zohľadniť ich „osobitosti“. Komisia tak najmä poznamenala, že jediné a pokračujúce porušenie sa vzťahovalo na tieto služby a že „protisúťažné dohody [mohli mať] negatívny vplyv na vnútorný trh v rozsahu, v akom sa [ich] týka[li]“.

788 Ako však vyplýva z bodov 156 až 237 vyššie a na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, bolo predvídateľné, že jediné a pokračujúce porušenie, a to aj v rozsahu, v akom sa týkalo prichádzajúcich spojení, bude mať podstatné a bezprostredné účinky na vnútornom trhu alebo v rámci EHP a tak mohlo poškodiť riadnu hospodársku súťaž na území EHP. V odôvodneniach 1194 a 1241 napadnutého rozhodnutia však Komisia uznala, že časť „ujmy“ pripadajúca na sporné správanie na spojeniach medzi EHP a tretími krajinami sa mohla prejaviť mimo EHP. Zdôraznila tiež, že časť týchto služieb sa poskytovala mimo EHP. V dôsledku toho sa oprela o bod 37 usmernení z roku 2006 a na spojeniach medzi EHP a tretími krajinami priznala obvineným dopravcom zníženie základnej sumy pokuty o 50 %.

789 Domnievať sa za týchto podmienok, že Komisia nemohla zahrnúť do hodnoty predaja 50 % obratu dosiahnutého na týchto spojeniach by znamenalo zakázať jej zohľadniť na účely výpočtu výšky pokuty predaje, ktoré patria do rozsahu jediného a pokračujúceho porušenia a ktoré mohli poškodiť hospodársku súťaž v EHP.

790 Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, toto zníženie nie je protiprávne. Ako vyplýva z odôvodnenia 1241 a z poznámky pod čiarou 1536 napadnutého rozhodnutia, Komisia uplatnila toto zníženie podľa bodu 37 usmernení, ktorý ju oprávňuje odchýliť sa od všeobecnej metodiky vysvetlenej v tých istých usmerneniach v prípade, keď to odôvodňujú konkrétne okolnosti danej veci alebo nevyhnutnosť dosiahnuť odstrašujúci účinok v konkrétnej veci.

791 V tejto súvislosti, pokiaľ ide o rozhodnutie o uložení pokuty, Komisia je povinná uviesť odôvodnenie, najmä čo sa týka výšky uloženej pokuty a metódy zvolenej v tomto ohľade. Vo svojom rozhodnutí má uviesť kritériá posúdenia, ktoré jej umožnili posúdiť závažnosť a trvanie porušenia bez toho, aby v ňom bola povinná uviesť podrobnejšie vysvetlenie alebo číselné údaje týkajúce sa spôsobu výpočtu pokuty. Musí však vysvetliť, ako zvážila a zhodnotila kritériá, ktoré vzala do úvahy (pozri rozsudok z 10. novembra 2017, Icap a i./Komisia, T-180/15, EU:T:2017:795, bod 291 a citovanú judikatúru).

792 Keď sa Komisia rozhodne tak, ako v tomto prípade, uplatniť bod 37 usmernení z roku 2006 a odchýliť sa tak od všeobecnej metodiky vysvetlenej v uvedených usmerneniach, ktorými sa sama obmedzila pri výkone svojej voľnej úvahy pri určovaní výšky pokút, je požiadavka odôvodnenia o to dôraznejšia. Toto odôvodnenie musí byť o to presnejšie, že uvedený bod iba neurčito odkazuje na „konkrétne okolnosti danej veci“ a ponecháva teda Komisii širokú mieru voľnej úvahy na to, aby pristúpila k výnimočnej úprave základných súm pokút dotknutých podnikov. V takomto prípade má totiž dodržanie záruk, ktoré právny poriadok Únie poskytuje v správnych konaniach, vrátane povinnosti odôvodnenia, zo strany Komisie o to zásadnejší význam (rozsudok z 13. decembra 2016, Printeos a i./Komisia, T-95/15, EU:T:2016:722, bod 48).

793 V tomto prípade treba uviesť, že Komisia sa pridržiavala všeobecnej metodiky usmernení z roku 2006 takmer vo všetkých etapách výpočtu pokuty a odchýlila sa od nej podľa ich bodu 37 iba preto, aby uplatnila na základnú sumu všeobecné zníženie o 50 %. Dôvody, pre ktoré sa Komisia rozhodla takto odchýliť od všeobecnej metodiky usmernení z roku 2006, ktorou sa riadila počas predchádzajúcich etáp výpočtu základnej sumy pokuty, sa nachádzajú v odôvodneniach 1194 a 1241 napadnutého rozhodnutia. Ako už bolo uvedené v bode 788 vyššie, v týchto odôvodneniach sa uvádza, že časť dotknutých služieb bola poskytovaná mimo EHP a že časť „ujmy“ pripadajúca na sporné správanie na spojeniach medzi EHP a tretími krajinami sa mohla prejaviť mimo EHP.

794 Keď teda Komisia spresnila, že tieto okolnosti odôvodňovali 50 % zníženie základnej sumy pokuty v prípade tak prichádzajúcich, ako aj odchádzajúcich leteckých spojení, dostatočne vysvetlila dôvody, ktoré sú základom všeobecného zníženia o 50 % a umožnila tak žalobkyniam pochopiť opodstatnenosť použitej metodiky a Všeobecnému súdu túto opodstatnenosť overiť.

795 Pokiaľ ide o opodstatnenosť všeobecného zníženia o 50 %, treba uviesť, že Komisii nemožno vytýkať svojvoľnosť. Komisia totiž založila svoj prístup na dvoch objektívnych kritériách (pozri bod 793 vyššie), platnosť ktorých žalobkyne napokon nespochybnili, ktorými sú jednak miesta fyzického poskytovania služieb nákladnej dopravy na spojeniach medzi EHP a tretími krajinami a jednak miesta, kde sa prejavila ujma vyplývajúca z jediného a pokračujúceho porušenia v rozsahu, v akom sa týkala týchto spojení.

796 Pokiaľ ide o údajnú neexistenciu presnej analýzy týchto miest, treba sa domnievať, že Komisia mohla pristúpiť k výnimočnej úprave základnej sumy vzhľadom na to, že dve zohľadnené kritériá odôvodňovali také zníženie, aké poskytla.

797 Tvrdenie žalobkýň, že dosahovali vyšší obrat na prichádzajúcich spojeniach ako na odchádzajúcich spojeniach je v tejto súvislosti irelevantné. Toto tvrdenie, ktoré sa vzťahuje výlučne na osobnú situáciu žalobkýň, totiž nemôže preukazovať nesprávnosť dvoch kritérií zohľadnených v odôvodneniach 1194 a 1241 napadnutého rozhodnutia, ktoré sa vzťahujú všeobecnejšie na prichádzajúce a odchádzajúce služby nákladnej dopravy a na ujmu, ktorú spôsobilo jediné a pokračujúce porušenie v súvislosti s týmito službami. Okrem toho a v každom prípade, uvedené tvrdenie predpokladá, že všeobecné zníženie o 50 % vychádza z predpokladu, že relevantný obrat bol rozdelený rovnako medzi prichádzajúce a odchádzajúce spojenia, čo z napadnutého rozhodnutia nevyplýva.

798 Pokiaľ žalobkyne tvrdia, že Komisia mala napriek tomu upraviť percento tohto zníženia v závislosti od rozdelenia obratu každého z obvinených dopravcov, treba pripomenúť, že pri určovaní výšky pokuty nemožno prostredníctvom uplatnenia odlišných metód výpočtu diskriminovať medzi podnikmi, ktoré sa zúčastnili na dohode alebo zosúladenom postupe v rozpore s článkom 101 ods. 1 ZFEÚ (pozri analogicky rozsudok z 19. júla 2012, Alliance One International a Standard Commercial Tobacco/Komisia a Komisia/Alliance One International a i, C-628/10 P a C-14/11 P, EU:C:2012:479, bod 58 a citovanú judikatúru).

799 Uplatniť na obvinených dopravcov diferencovanú metódu výpočtu v závislosti od rozdelenia ich obratu medzi prichádzajúce spojenia a odchádzajúce spojenia by navyše znamenalo zvýhodniť niektorých z nich na základe kritéria, ktoré je irelevantné s prihliadnutím na závažnosť a trvanie porušenia (pozri analogicky rozsudok zo 7. septembra 2016, Pilkington Group a i./Komisia, C-101/15 P, EU:C:2016:631, bod 66 a citovanú judikatúru).

800 Okrem toho, pokiaľ sa žalobkyne odvolávajú na nerovnosť zaobchádzania vo vzťahu k obvineným dopravcom, ktorí dosahovali vyšší obrat na odchádzajúcich spojeniach ako na prichádzajúcich spojeniach, treba pripomenúť, že zásada rovnosti zaobchádzania, ktorá predstavuje všeobecnú zásadu práva Únie, zakotvenú článkom 20 Charty, si vyžaduje, aby sa s porovnateľnými situáciami nezaobchádzalo rozdielne a aby sa rôznymi situáciami nezaobchádzalo rovnako, pokiaľ takéto zaobchádzanie nie je objektívne odôvodnené (pozri rozsudok z 12. novembra 2014, Guardian Industries a Guardian Europe/Komisia, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, bod 51 a citovanú judikatúru).

801 Keďže žalobkyne sa odvolávali na porušenie zásady rovnosti zaobchádzania, prináleží im, aby presne identifikovali porovnateľné situácie, o ktorých sa domnievajú, že sa s nimi zaobchádzalo rozdielne alebo rôzne situácie, o ktorých sa domnievajú, že sa s nimi zaobchádzalo rovnako [pozri v tomto zmysle rozsudok z 12. apríla 2013, Du Pont de Nemours (France) a i./Komisia, T-31/07, neuverejnený, EU:T:2013:167, bod 311].

802 V prejednávanej veci však žalobkyne takéto situácie neidentifikovali.

803 Z toho vyplýva, že Komisia mohla použiť 50 % obratu dosiahnutého na spojeniach medzi EHP a tretími krajinami ako objektívne kritérium poskytujúce správnu mieru škodlivosti, ktorú mala účasť žalobkýň na spornom karteli pre riadne fungovanie hospodárskej súťaže, pod podmienkou, že tento obrat bol výsledkom predajov majúcich súvislosť s EHP (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. februára 2014, InnoLux/Komisia, T-91/11, EU:T:2014:92, bod 47).

804 Takáto súvislosť však v prejednávanej veci v prípade prichádzajúcich spojení existuje, keďže, ako vyplýva z odôvodnení 1194 a 1241 napadnutého rozhodnutia a ako to tvrdí Komisia vo svojich písomných podaniach, prichádzajúce služby nákladnej dopravy sa čiastočne poskytujú v rámci EHP. Ako totiž bolo uvedené v bode 198 vyššie, tieto služby majú práve umožňovať dopravu tovarov z tretích krajín do EHP. Ako správne zdôrazňuje Komisia, pojmovo sú tieto služby čiastočne „fyzicky“ poskytované v EHP, kde prebieha časť dopravy týchto tovarov a kde pristáva nákladné lietadlo.

805 Za týchto okolností sa Komisia dôvodne domnievala, že predaje prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy boli realizované v rámci EHP v zmysle bodu 13 usmernení z roku 2006.

806 Treba teda zamietnuť prejednávanú výhradu a dospieť k záveru, že Komisia sa nedopustila pochybenia, keď do hodnoty predaja zahrnula 50 % obratu pochádzajúceho z predaja prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy.

3) O zahrnutí celkovej ceny služieb nákladnej dopravy, a nie iba prirážok, do hodnoty predaja

807 Žalobkyne tvrdia, že Komisia porušila bod 13 usmernení z roku 2006, keď do hodnoty predaja zahrnula zložky ceny za služby nákladnej dopravy, u ktorých nepreukázala akýkoľvek vzťah s jediným a pokračujúcim porušením. Ide predovšetkým o tarifiy a iné prirážky než PP a BP.

808 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

809 Treba pripomenúť, že pojem hodnoty predaja v zmysle bodu 13 usmernení z roku 2006 odzrkadľuje cenu bez dane fakturovanú zákazníkovi za tovar alebo službu, ktorá bola predmetom predmetného porušenia (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 6. mája 2009, KME Germany a i./Komisia, T-127/04, EU:T:2009:142, bod 91, a z 18. júna 2013, ICF/Komisia, T-406/08,

EU:T:2013:322, bod 176 a citovanú judikatúru). Vzhľadom na cieľ sledovaný uvedeným bodom, zopakovaný v bode 6 tých istých usmernení, ktorým je, aby sa ako východiskový bod na výpočet výšky pokuty ukladanej podniku zohľadnila suma, ktorá odráža hospodársky význam porušenia a relatívny podiel tohto podniku na ňom (pozri bod 764 vyššie), treba pojem hodnoty predaja chápať tak, že sa vzťahuje na predaje realizované na trhu dotknutom porušením (pozri rozsudok z 1. februára 2018, Kühne + Nagel International a i./Komisia, C-261/16 P, neuverejnený, EU:C:2018:56, bod 65 a citovanú judikatúru).

810 Komisia teda môže na určenie hodnoty predaja použiť celkovú cenu, ktorú podnik fakturoval svojim zákazníkom na relevantnom trhu tovarov alebo služieb, bez toho, aby bolo potrebné rozlišovať alebo odpočítať jednotlivé zložky z tejto ceny podľa toho, či boli alebo neboli predmetom koordinácie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 1. februára 2018, Kühne + Nagel International a i./Komisia, C-261/16 P, neuverejnený, EU:C:2018:56, body 66 a 67).

811 Ako však v podstate uvádza Komisia, PP a BP nie sú samostatnými tovarmi alebo službami, ktoré by mohli byť predmetom porušenia článkov 101 alebo 102 ZFEÚ. Naopak, ako vyplýva z odôvodnení 17, 108 a 1187 napadnutého rozhodnutia, PP a BP sú len dvomi zložkami ceny predmetných služieb.

812 Z toho vyplýva, že na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, bod 13 usmernení z roku 2006 nebránil Komisii, aby zohľadnila celú sumu predajov súvisiacich s predmetnými službami bez jej rozdelenia na jej základné zložky.

813 Navyše treba poznamenať, že prístup odporúčaný žalobkyňami vedie k záveru, že zložky ceny, ktoré neboli osobitne predmetom koordinácie medzi obvinenými dopravcami, sa musia vylúčiť z hodnoty predaja.

814 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že neexistuje nijaký platný dôvod na to, aby sa z hodnoty predaja vylúčili vstupy, ktorých náklady nepodliehajú kontrole účastníkov údajného porušenia (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. mája 2009, KME Germany a i./Komisia, T-127/04, EU:T:2009:142, bod 91). Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, to isté platí o zložkách ceny, ktoré tak ako tarify neboli osobitne predmetom koordinácie, ale sú neoddeliteľnou súčasťou predajnej ceny predmetného tovaru alebo služby (pozri v tomto zmysle rozsudok z 15. marca 2000, Cimenteries CBR a i./Komisia, T-25/95, T-26/95, T-30/95 až T-32/95, T-34/95 až T-39/95, T-42/95 až T-46/95, T-48/95, T-50/95 až T-65/95, T-68/95 až T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 a T-104/95, EU:T:2000:77, bod 5030).

815 Rozhodnúť inak by malo za následok, že od Komisie by sa vyžadovalo, aby nezohľadnila hrubý obrat v určitých prípadoch a zohľadnila ho v iných v závislosti od hranice, ktorá by sa ťažko uplatňovala a viedla by k nekonečným a neriešiteľným sporom, vrátane obvinení z diskriminácie (rozsudok z 8. decembra 2011, KME Germany a i./Komisia, C-272/09 P, EU:C:2011:810, bod 53).

816 Komisia teda neporušila bod 13 usmernení z roku 2006, keď v odôvodnení 1190 napadnutého rozhodnutia dospela k záveru, že treba zohľadniť celú sumu predajov súvisiacich s dotknutými službami bez toho, aby ju bolo potrebné rozdeliť na jej základné zložky.

817 Prejednávaná výhrada sa teda musí zamietnuť.

4) O zahrnutí predajov realizovaných na leteckých spojeniach nesúvisiacich s ojedinelými miestnymi epizódami, na ktorých sa žalobkyne zúčastnili na „hŕstke spojení“, do hodnoty predaja

818 Žalobkyne vytýkajú Komisii, že použila hodnotu predaja „súvisiaceho s rozsiahlymi geografickými oblasťami“, hoci správaním, ktoré im bolo vytýkané, boli z väčšej časti ojedinelé miestne epizódy, ktoré sa týkali sa nanajvýš „hŕstky spojení“.

819 Vylúčenie predajov, na ktoré sa nevzťahovalo jediné a pokračujúce porušenie, by bolo o to správnejšie, že jednak sporné správanie ovplyvnilo iba malý počet predajov, keďže všeobecnou politikou žalobkýň bolo uplatňovať rovnaké prirážky ako Lufthansa na základe aliancie, na ktorú sa vzťahuje výnimka z roku 1996, a jednak protiprávnosť niektorých zložiek jediného a pokračujúceho porušenia nie je preukázaná. Platí to najmä pre spojenia medzi EHP a tretími krajinami, v prípade ktorých Komisia neposúdila právne režimy tretích krajín.

820 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

821 Treba pripomenúť, že ako vyplýva zo všetkého, čo bolo uvedené, Komisia dôvodne pripísala žalobkyniam zodpovednosť za jediné a pokračujúce porušenie na spojeniach v rámci EHP, medzi Úniou a tretími krajinami, medzi Úniou a Švajčiarskom a medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami. Z toho vyplýva, že jediné a pokračujúce porušenie sa vzťahuje na všetky tieto spojenia a nie iba na „hŕstku spojení“, na ktorých sa žalobkyne podľa svojho tvrdenia zúčastnili iba na ojedinelých miestnych epizódach.

822 Komisia teda mohla bez porušenia bodu 13 usmernení z roku 2006 zahrnúť do hodnoty predaja predaje realizované na všetkých spojeniach v rámci EHP, medzi EHP a tretími krajinami, medzi Úniou a Švajčiarskom a medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami.

823 Vzhľadom na uvedené treba vyhovieť výhrade založenej na tom, že do hodnoty predaja bol zahrnutý obrat z predaja služieb nákladnej dopravy na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom a v zostávajúcom rozsahu prejednávanú časť zamietnuť.

b) O druhej časti založenej na pochybeniach pri určení závažnosti jediného a pokračujúceho porušenia

824 Žalobkyne tvrdia, že Komisia porušila článok 23 ods. 3 nariadenia č. 1/2003 a body 19 a 20 usmernení z roku 2006 tým, že zohľadnila neprimerane vysoký koeficient závažnosti 16 %. Podľa žalobkýň totiž Komisia pri určovaní závažnosti jediného a pokračujúceho porušenia nezohľadnila všetky relevantné okolnosti danej veci. Komisia predovšetkým nezohľadnila individuálnu zodpovednosť žalobkýň.

825 Argumentácia žalobkýň sa v podstate delí na päť výhrad.

826 V prvom rade, Komisia nesprávne nezohľadnila skutočnosť, že jediné a pokračujúce porušenie sa nevzťahovalo na celú cenu dotknutých služieb a že koordinácia dvoch (druhoradých) zložiek celkovej ceny, ktorá nemala na túto cenu žiadny preukázaný účinok, bola zjavne menej závažná ako koordinácia celej ceny s preukázanými účinkami na trhu.

827 V druhom rade, koeficient závažnosti vo výške 16 %, ktorý použila Komisia, predstavuje od 45 do 320 % hodnoty dotknutých prirážok a tak prekračuje maximálnu hranicu 30 % uvedenú v bode 21 usmernení z roku 2006. V období od februára 2000 do februára 2006 totiž prirážky predstavovali spolu ročne od 5 do 35 % celkovej hodnoty dotknutých predajov.

828 V treťom rade, v odôvodnení 1199 napadnutého rozhodnutia Komisia bez akéhokoľvek odôvodnenia predpokladala, že jediné a pokračujúce porušenie pôsobilo „na úkor zákazníkov a v konečnom dôsledku širokej verejnosti“.

829 V štvrtom rade, použitie jednotného koeficientu na všetkých adresátov napadnutého rozhodnutia je v rozpore so zásadami individualizácie trestov a proporcionality. Zníženie v rozsahu 10 % priznané žalobkyniam na základe poľahčujúcich okolností v odôvodnení 1259 napadnutého rozhodnutia plne neodráža rozdiel medzi situáciou žalobkýň a situáciou ostatných obvinených dopravcov.

830 V piatom rade, správania žalobkýň sa odohrávali mimo užšej skupiny a boli vo všeobecnosti obmedzené na koordináciu v súlade s dohodami ASA v tretích krajinách a na spoluprácu v rámci aliancií. Tieto správania neboli tajné, z väčšej časti boli zverejnené v novinách alebo na internete a predložené orgánom na ochranu hospodárskej súťaže alebo týmito orgánmi schválené.

831 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

832 Podľa článku 23 ods. 3 nariadenia č. 1/2003 treba pri stanovení výšky pokuty zohľadniť okrem iného závažnosť porušenia.

833 Body 19 až 23 usmernení z roku 2006 stanovujú:

„19. Základná výška pokuty bude súvisieť s určitou časťou hodnoty predaja stanovenou v závislosti od stupňa závažnosti porušenia a vynásobenou počtom rokov, v ktorých porušenie trvalo.

20. Vyhodnotenie závažnosti sa vykoná na osobitne na každý typ porušenia prihliadajúc na všetky relevantné okolnosti prípadu.

21. Vo väčšine prípadov sa zohľadňovaná časť hodnoty predaja stanoví na úrovni, ktorá môže dosiahnuť až 30 %.

22. Pri rozhodovaní o tom, či časť hodnoty predaja, ktorá sa má vziať do úvahy pre daný prípad by mala byť situovaná v hornej alebo v dolnej časti stupnice, Komisia zohľadní určitý počet ukazovateľov, napríklad povahu porušenia, kumulovaný podiel všetkých zúčastnených strán na trhu, geografický rozsah porušenia, uskutočnenie alebo neuskutočnenie porušenia.

23. Medzi najzávažnejšie obmedzenia hospodárskej súťaže patria svojou povahou horizontálne dohody o stanovení cien, rozdelení trhu a obmedzení produkcie, ktoré sú zväčša tajné. Tieto by mali byť na základe politiky hospodárskej súťaže prísne sankcionované. Časť zohľadňovaných predajov u takýchto porušení sa teda obvykle bude nachádzať v hornej časti stupnice.“

834 Podľa judikatúry horizontálna dohoda, ktorou sa dotknuté podniky nedohodnú na celkovej cene, ale na jej zložke, predstavuje horizontálnu dohodu o stanovení cien v zmysle bodu 23 usmernení z roku 2006, a preto patrí medzi najzávažnejšie obmedzenia hospodárskej súťaže (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. februára 2016, UTi Worldwide a i./Komisia, T-264/12, neuverejnený, EU:T:2016:112, body 277 a 278).

835 Z toho vyplýva, ako to pripomenula Komisia v odôvodnení 1208 napadnutého rozhodnutia, že takáto dohoda si vo všeobecnosti zaslúži koeficient závažnosti nachádzajúci sa v hornej časti stupnice od 0 do 30 % uvedenej v bode 21 usmernení z roku 2006.

836 Podľa judikatúry koeficient závažnosti, ktorý je podstatne nižší ako horná hranica tejto stupnice, je pre podnik, ktorý je stranou takejto dohody, veľmi priaznivý (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júla 2013, Team Relocations a i./Komisia, C-444/11 P, neuverejnený, EU:C:2013:464, bod 125) a možno ho odôvodniť iba samotnou povahou porušenia (pozri rozsudok z 26. septembra 2018, Philips a Philips France/Komisia, C-98/17 P, neuverejnený, EU:C:2018:774, bod 103 a citovanú judikatúru).

837 V odôvodnení 1199 napadnutého rozhodnutia sa však Komisia práve domnievala, že „dohody a/alebo zosúladené postupy, na ktoré sa vzťahuje… [napadnuté] rozhodnutie, sa týka[li] určenia rôznych zložiek ceny“.

838 Komisia teda v odôvodneniach 1199, 1200 a 1208 napadnutého rozhodnutia správne kvalifikovala sporné správanie ako horizontálnu dohodu alebo postup v oblasti cien, aj keď sa „nevzťahovalo na celú cenu predmetných služieb“.

839 Komisia preto v odôvodnení 1208 napadnutého rozhodnutia dôvodne dospela k záveru, že sporné dohody a postupy patrili medzi najzávažnejšie obmedzenia hospodárskej súťaže, a preto si zaslúžili koeficient závažnosti „v hornej časti stupnice“.

840 Koeficient závažnosti 16 %, ktorý Komisia prijala v odôvodnení 1212 napadnutého rozhodnutia a ktorý je podstatne nižší ako horná hranica stupnice uvedenej v bode 21 usmernení z roku 2006, teda mohol byť odôvodnený iba samotnou povahou jediného a pokračujúceho porušenia.

841 Treba však poznamenať, že ako vyplýva z odôvodnení 1209 až 1212 napadnutého rozhodnutia, Komisia pri stanovení koeficientu závažnosti na 16 % nevychádzala len z povahy jediného a pokračujúceho porušenia. Komisia tak v tomto rozhodnutí odkázala na kumulované trhové podiely obvinených dopravcov na celosvetovej úrovni a na spojeniach v rámci EHP a spojeniach medzi EHP a tretími krajinami (odôvodnenie 1209), na geografický rozsah sporného kartelu (odôvodnenie 1210) a na vykonávanie sporných dohôd a postupov (odôvodnenie 1211).

842 Žalobkyne však v rámci prejednávanej časti nespochybňujú dôvodnosť týchto faktorov na účely stanovenia koeficientu závažnosti.

843 Za týchto podmienok žalobkyne nemôžu tvrdiť, že koeficient závažnosti vo výške 16 % bol protiprávny.

844 Žiadne z tvrdení žalobkýň nemôže spochybniť tento záver.

845 V prvom rade, pokiaľ žalobkyne tvrdia, že Komisia mala zohľadniť údajne verejnú povahu ich konania, treba poznamenať, že ich argumentácia je tak právne, ako aj skutkovo neopodstatnená. Z právneho hľadiska treba pripomenúť, že je pravda, že tajnosť kartelu je okolnosťou, ktorá môže zvyšovať jeho závažnosť. Bod 23 usmernení z roku 2006 však nepodmieňuje kvalifikáciu porušenia ako obmedzenia hospodárskej súťaže patriaceho medzi najzávažnejšie, jeho tajnou povahou. Tento bod iba uvádza, že horizontálne dohody o stanovení cien, ktoré svojou povahou patria medzi najzávažnejšie obmedzenia hospodárskej súťaže, „sú zväčša tajné“. Z toho vyplýva, že tajná povaha porušenia nie je nevyhnutnou podmienkou na to, aby ho bolo možné kvalifikovať ako závažné v zmysle bodu 23 usmernení z roku 2006 a uložiť za neho zodpovedajúcu sankciu (pozri v tomto zmysle a analogicky rozsudok zo 14. decembra 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich a i./Komisia, T-259/02 až T-264/02 a T-271/02, EU:T:2006:396, bod 252).

846 Tajná povaha konaní žalobkýň, aj keby bola preukázaná, preto nemôže spochybniť zákonnosť koeficientu závažnosti prijatého v odôvodnení 1212 napadnutého rozhodnutia.

847 Zo skutkového hľadiska treba rovnako ako Komisia poznamenať, že žalobkyne sa nezúčastnili iba na verejných konaniach. Naopak, zúčastňovali sa na tajných konaniach, z ktorých viaceré dokonca preukazujú aktívnu vôľu utajiť konanie. V odôvodnení 144 napadnutého rozhodnutia tak Komisia odkazuje na internú emailovú komunikáciu z januára 2000, v ktorej zamestnanec žalobkýň uviedol svojim kolegom, aby sa „neodvolávali na iných dopravcov [v odpovedi na list fínskeho združenia špeditérov], pretože by to mohlo vyvolať problém s protimonopolnými orgánmi dohľadu (pozri rovnako bod 400 vyššie).

848 V druhom rade, pokiaľ sa žalobkyne odvolávajú na neexistenciu preukázaných účinkov jediného a pokračujúceho porušenia a na to, že Komisia nepreukázala, že pôsobilo „na úkor zákazníkov a v konečnom dôsledku širokej verejnosti“, treba pripomenúť, že usmernenia k metóde stanovovania pokút uložených podľa článku 15 ods. 2 nariadenia č. 17 a článku 65 ods. 5 Zmluvy o ESUO (Ú. v. ES C 9, 1998, s. 3; Mim. vyd. 08/001, s. 171) stanovovali, že posúdenie závažnosti porušenia má zohľadniť okrem iného jeho konkrétny dopad na trh, ak je merateľný.

849 Táto požiadavka sa však už nenachádza v usmerneniach z roku 2006, ktoré sa uplatňujú v prejednávanej veci. Tieto usmernenia teda neukladajú Komisii povinnosť zohľadniť konkrétny dopad porušenia na trh, aby určila časť hodnoty predaja, ktorá sa zohľadní z dôvodu závažnosti v súlade s bodmi 19 až 24 uvedených usmernení (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. júna 2015, FSL a i./Komisia, T-655/11, EU:T:2015:383, bod 539).

850 Takú povinnosť Komisii neukladá ani judikatúra, prinajmenšom pokiaľ ide o obmedzenie hospodárskej súťaže „z hľadiska cieľa“.

851 Závažnosť porušenia pravidiel hospodárskej súťaže sa totiž musí stanoviť na základe veľkého množstva faktorov. Medzi týmito faktormi sa nachádzajú okrem iného konkrétne okolnosti veci, jej kontext a odstrašujúci účinok pokút, pričom nie je zostavený záväzný alebo vyčerpávajúci zoznam kritérií, ktoré je nevyhnutné zohľadniť (uznesenie z 25. marca 1996, SPO a i./Komisia, C-137/95 P, EU:C:1996:130, bod 54, a rozsudok z 28. júna 2005, Dansk Rørindustri a i./Komisia, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P až C-208/02 P a C-213/02 P, EU:C:2005:408, bod 241).

852 Medzi týmito kritériami možno samozrejme zohľadniť účinky na trhu, ale tieto účinky majú zásadný význam iba vtedy, ak ide o dohody, rozhodnutia alebo zosúladené postupy, ktoré nemajú priamo za cieľ vylúčiť, obmedziť alebo skresliť hospodársku súťaž a ktoré teda môžu patriť do

pôsobnosti článku 101 ZFEÚ iba na základe svojich konkrétnych účinkov (rozsudok z 12. decembra 2018, Servier a i./Komisia, T-691/14, vec v odvolacom konaní, EU:T:2018:922, bod 1809).

853 Inak by bola Komisii v štádiu výpočtu výšky pokuty uložená povinnosť, ktorú podľa ustálenej judikatúry nemá na účely uplatnenia článku 101 ZFEÚ vtedy, ak má dotknuté porušenie protisúťažný cieľ (pozri rozsudok z 3. septembra 2009, Prym a Prym Consumer/Komisia, C-534/07 P, EU:C:2009:505, bod 64 a citovanú judikatúru).

854 V odôvodnení 903 napadnutého rozhodnutia však Komisia kvalifikovala sporné správanie ako obmedzenie hospodárskej súťaže „z hľadiska cieľa“. Na rozdiel od toho, čo tvrdia žalobkyne, teda nebola povinná zohľadniť konkrétny dopad jediného a pokračujúceho porušenia na trh.

855 Zároveň však platí, že ak Komisia považuje za vhodné zohľadniť na účely výpočtu výšky pokuty konkrétny dopad porušenia na trh, nemôže vychádzať iba z domnienky, ale musí predložiť konkrétne, spoľahlivé a dostatočné nepriame dôkazy umožňujúce posúdiť skutočný vplyv, ktorý porušenie mohlo mať na hospodársku súťaž na uvedenom trhu (rozsudok z 3. septembra 2009, Prym a Prym Consumer/Komisia, C-534/07 P, EU:C:2009:505, bod 82).

856 Rovnako platí, že hoci Komisia nie je pri stanovení pokút povinná preukázať, že dané porušenie zabezpečilo protiprávnu výhodu dotknutým podnikom, ani prípadne zohľadniť neexistenciu takejto výhody, posúdenie protiprávneho zisku dosiahnutého porušením môže byť relevantné, ak Komisia pri stanovení koeficientu závažnosti vychádza práve z tohto zisku (pozri v tomto zmysle rozsudok z 15. marca 2000, Cimenteries CBR a i./Komisia, T-25/95, T-26/95, T-30/95 až T-32/95, T-34/95 až T-39/95, T-42/95 až T-46/95, T-48/95, T-50/95 až T-65/95, T-68/95 až T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 a T-104/95, EU:T:2000:77, body 4881 a 4882).

857 V odôvodnení 1199 napadnutého rozhodnutia Komisia pri stanovení koeficientu závažnosti zohľadnila, že sporné dohody a postupy poskytovali „výhodu [obvineným dopravcom] na úkor zákazníkov a v konečnom dôsledku širokej verejnosti“. Komisia však na podloženie tohto konštatovania neuviedla žiadny dôkazný prostriedok.

858 Treba však poznamenať, že toto konštatovanie nie je samostatným dôvodom, z ktorého Komisia vychádzala pri posúdení závažnosti jediného a pokračujúceho porušenia, ale jedným z niekoľkých hľadísk, ktoré zohľadnila na účely posúdenia povahy tohto porušenia v odôvodneniach 1199 až 1208 napadnutého rozhodnutia. Toto hľadisko však nepredstavuje nevyhnutný základ pre záver, podľa ktorého bolo cieľom uvedeného porušenia stanovenie zložiek ceny za služby nákladnej dopravy a mohlo teda odôvodniť koeficient závažnosti nachádzajúci sa na dolnej hranici „hornej časti stupnice“ uvedenej v bode 23 usmernení z roku 2006 pre najzávažnejšie obmedzenia hospodárskej súťaže. Toto tvrdenie preto nemôže spochybniť posúdenie povahy daného porušenia nachádzajúce sa v napadnutom rozhodnutí. V dôsledku toho, keďže žalobkyne nepreukázali, že koeficient závažnosti nebol odôvodnený vzhľadom na ostatné faktory zohľadnené v napadnutom rozhodnutí (pozri body 841 a 842 vyššie), treba toto tvrdenie zamietnuť.

859 V treťom rade, pokiaľ ide o výhradu, podľa ktorej zohľadnený koeficient závažnosti predstavuje od 45 do 320 % hodnoty dotknutých prirážok a prekračuje tak maximálnu hranicu 30 % hodnoty predaja uvedenú v bode 21 usmernení z roku 2006, stačí uviesť, že žalobkyne vychádzajú z nesprávneho predpokladu, podľa ktorého Komisia mala na účely určenia hodnoty predaja zohľadniť iba sumu prirážok, a nie celkovú cenu dotknutých služieb (pozri body 809 až 816 vyššie).

860 V štvrtom rade, pokiaľ ide o výhrady vyvodené z porušenia zásad individualizácie trestov a proporcionality a toho, že Komisia údajne nezohľadnila osobitosti účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení, treba pripomenúť, že medzi faktory, na ktoré treba prihliadať pri posúdení závažnosti porušení, patrí správanie každého podniku, úloha každého z nich pri vytvorení kartelu, zisk, ktorý mohli z neho mať, ich veľkosť a hodnota dotknutých tovarov, ako aj riziko, ktoré porušenia tohto typu predstavujú pre ciele Únie (pozri rozsudok z 26. januára 2017, Roca Sanitario/Komisia, C-636/13 P, EU:C:2017:56, bod 49 a citovanú judikatúru).

861 Treba však pripomenúť, že k zohľadneniu prípadných rozdielov v správaní rôznych podnikov, ktoré sa zúčastnili toho istého porušenia, nemusí nevyhnutne dôjsť pri stanovovaní koeficientov závažnosti, ale môže sa tak stať v inom štádiu výpočtu pokuty, ako napríklad pri úprave základnej sumy v závislosti od poľahčujúcich a priťažujúcich okolností podľa bodov 28 a 29 usmernení z roku 2006 (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. januára 2017, Roca/Komisia, C-638/13 P, EU:C:2017:53, bod 67 a citovanú judikatúru).

862 Pri určení koeficientu závažnosti teda Komisia v odôvodnení 1208 napadnutého rozhodnutia uviedla, že posúdi „skutočnosť, že niektorí dopravcovia mohli zohrávať druhoradú úlohu… ako prípadnú poľahčujúcu okolnosť“. V odôvodneniach 1258 a 1259 uvedeného rozhodnutia sa tak Komisia domnievala, že účasť žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení mala obmedzenú povahu a v dôsledku toho im priznala zníženie základnej sumy pokuty v rozsahu 10 % z dôvodu poľahčujúcich okolností.

863 Z toho vyplýva, že Komisia sa nedopustila pochybenia, keď nezohľadnila obmedzenú účasť žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení aj v štádiu stanovenia koeficientu závažnosti. Otázka, či zníženie pokuty o 10%, ktoré bolo žalobkyniam priznané z dôvodu ich obmedzenej účasti na jedinom a pokračujúcom porušení v rámci posúdenia poľahčujúcich okolností, bolo dostatočné, sa prekrýva s piatou časťou prejednávaného žalobného dôvodu a bude preskúmaná v rámci uvedenej časti.

864 Prejednávanú časť treba teda zamietnuť.

c) O tretej časti založenej na pochybeniach pri určení trvania jediného a pokračujúceho porušenia

865 Žalobkyne vytýkajú Komisii, že sa dopustila pochybenia pri určení trvania porušenia.

866 Argumentácia, ktorú žalobkyne uvádzajú na podloženie prejednávanej časti, sa prekrýva s argumentáciou, ktorú uvádzajú na podloženie tretieho žalobného dôvodu. Ako však vyplýva z bodov 353 až 358 vyššie, táto argumentácia nie je dôvodná.

867 Prejednávanú časť treba teda zamietnuť.

d) O štvrtej časti založenej na pochybeniach pri zvýšení základnej sumy z dôvodu opakovania porušenia

868 Žalobkyne tvrdia, že Komisia sa dopustila pochybenia, keď zvýšila o 50 % základnú sumu pokuty uloženej spoločnostiam SAS Consortium a SAS Cargo, aby zohľadnila skutočnosť, že SAS Consortium bola adresátom rozhodnutia Komisie 2001/716/ES z 18. júla 2001 týkajúceho sa

konania o uplatnení článku [101 ZFEÚ] a článku 53 Dohody o EHP (vec COMP.D.2 37.444 – SAS/Maersk Air a vec COMP.D.2 37.386 – Sun-Air proti SAS a Maersk Air) [*neoficiálny preklad*] (Ú. v. ES L 265, 2001, s. 15).

869 Podľa žalobkýň sa rozhodnutie 2001/716 jednak týka porušenia, ktoré nie je ani rovnaké, ani podobné porušeniu opísanému v napadnutom rozhodnutí a jednak nemôže odôvodniť zvýšenie pokuty, pokiaľ ide o správania predchádzajúce 18. júlu 2001, čo je dátum prijatia rozhodnutia 2001/716.

870 Okrem toho žalobkyne tvrdia, že v roku 2002 ich dánsky orgán na ochranu hospodárskej súťaže ubezpečil, že orgány Únie nemôžu zasiahnuť proti tarifám v nákladnej doprave schváleným alebo koordinovaným verejnými orgánmi, ktoré sa uplatňujú na spojenia medzi Úniou a tretími krajinami. Žalobkyne tiež tvrdia, že Komisia svojou rozhodovacou praxou podporovala vznik aliancií medzi dopravcami zahŕňajúcich koordináciu cien.

871 Ako vyplýva z bodu 28 usmernení z roku 2006 a z judikatúry Súdneho dvora, priťažujúca okolnosť opakovania porušenia je charakteristická tým, že podnik pokračuje v rovnakom alebo podobnom porušení alebo ho opakuje po tom, ako Komisia alebo vnútroštátny orgán pre hospodársku súťaž konštatovali, že tento podnik porušil ustanovenia článku 101 alebo 102 ZFEÚ (pozri rozsudok z 5. marca 2015, Komisia a i./Versalis a i., C-93/13 P a C-123/13 P, EU:C:2015:150, bod 87 a citovanú judikatúru).

872 Podľa judikatúry sú na účely preukázania, že došlo k opakovaniu, porušenia podobné alebo rovnakého typu, pokiaľ obe spočívajú v porušení tých istých ustanovení Zmluvy o FEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudky z 12. decembra 2007, BASF a UCB/Komisia, T-101/05 a T-111/05, EU:T:2007:380, bod 64; zo 6. mája 2009, Outokumpu a Luvata/Komisia, T-122/04, EU:T:2009:141, bod 56, a z 30. septembra 2009, Hoechst/Komisia, T-161/05, EU:T:2009:366, bod 147).

873 Zohľadnenie opakovania porušenia Komisiou zodpovedá požiadavke potlačiť opakované porušenia pravidiel hospodárskej súťaže tým istým podnikom (rozsudok zo 17. júna 2010, Lafarge/Komisia, C-413/08 P, EU:C:2010:346, bod 61) a má motivovať podniky, ktoré prejavili sklon k porušovaniu pravidiel hospodárskej súťaže, aby zmenili svoje správanie (rozsudok z 8. februára 2007, Groupe Danone/Komisia, C-3/06 P, EU:C:2007:88, bod 39).

874 Na konštatovanie a posúdenie osobitostí opakovania porušenia sa vzťahuje voľná úvaha Komisie, pokiaľ ide o výber okolností, ktoré treba zohľadniť na účely určenia výšky pokút (rozsudok z 8. februára 2007, Groupe Danone/Komisia, C-3/06 P, EU:C:2007:88, bod 38). Pri výkone tejto voľnej úvahy môže Komisia v každom prípade zohľadniť nepriame dôkazy, ktoré potvrdzujú sklon daného podniku k porušovaniu pravidiel hospodárskej súťaže, vrátane napríklad času, ktorý uplynul medzi dotknutými porušeniami (rozsudok z 8. februára 2007, Groupe Danone/Komisia, C-3/06 P, EU:C:2007:88, bod 39). Podľa judikatúry Komisia nerešpektuje hranice tejto voľnej úvahy, keď zohľadní priťažujúcu okolnosť spočívajúcu v opakovaní porušenia v prípade, keď k druhému porušeniu, ktoré začalo skôr, ako bolo konštatované prvé porušenie, došlo z väčšej časti pred týmto konštatovaním (pozri v tomto zmysle rozsudok z 8. júla 2008, BPB/Komisia, T-53/03, EU:T:2008:254, body 394 a 396).

875 Vzhľadom na takto pripomenuté úvahy a zásady treba preskúmať prejednávanú časť.

876 V prvom rade, pokiaľ ide o údajnú neexistenciu podobnosti medzi jediným a pokračujúcim porušením a kartelovou dohodou o rozdelení trhov, ktorá bola sankcionovaná rozhodnutím 2001/716, treba uviesť, že obe tieto porušenia sa týkajú horizontálneho kartelu, o ktorom sa Komisia domnievala, že porušuje článok 101 ZFEÚ. Tieto porušenia treba v dôsledku toho považovať za podobné na účely preukázanie existencie opakovania porušenia.

877 Tento záver nie je spochybnený rozhodnutím Komisie 2005/503/ES z 29. septembra 2004 týkajúcim sa konania podľa článku [101 ZFEÚ] (Prípad COMP/C.37.750/B2 – Brasseries Kronenbourg, Brasseries Heineken) (Ú. v. EÚ L 184, 2005, s. 57), na ktoré sa odvolávajú žalobkyne, v ktorom sa Komisia domnievala, že skoršia dohoda o cenách nebola rovnakého typu ako dohoda o prímerí, o ktorú išlo v uvedenom rozhodnutí. Podľa ustálenej judikatúry totiž predchádzajúca rozhodovacia prax Komisie neslúži sama osebe ako právny rámec pre pokuty v oblasti hospodárskej súťaže, keďže tento právny rámec je vymedzený výlučne v nariadení č. 1/2003 a v usmerneniach z roku 2006 a v každom prípade nie je preukázané, že okolnosti veci, v ktorej bolo prijaté toto rozhodnutie, boli porovnateľné s okolnosťami v prejednávanej veci.

878 V druhom rade, pokiaľ ide o to, že Komisia pri uplatnení 50 % zvýšenia základnej sumy z dôvodu opakovania porušenia neodlíšila a nevylúčila obdobie jediného a pokračujúceho porušenia, ktoré predchádzalo prijatiu rozhodnutia 2001/716, treba najprv poznamenať, že v súlade s judikatúrou pripomenutou v bode 871 vyššie, priťažujúca okolnosť spočívajúca v opakovaní porušenia zahŕňa aj prípad, keď sa v druhom porušení pokračuje po konštatovaní prvého porušenia, čo predpokladá, že začalo pred ním. V prejednávanej veci to platí pre účasť spoločností SAS Consortium a SAS Cargo na jedinom a pokračujúcom porušení od 13. decembra 1999 resp. od 1. júna 2001, teda pred 18. júlom 2001, čo je dátum prijatia rozhodnutia 2001/716.

879 Ďalej treba uviesť, že v odôvodnení 1244 napadnutého rozhodnutia Komisia pri posudzovaní osobitostí opakovania porušenia dôvodne zohľadnila skutočnosť, že žalobkyne v prejednávanej veci pokračovali v podobnom porušení počas takmer piatich rokov po prijatí rozhodnutia 2001/716. Táto okolnosť potvrdzuje, že k väčšej časti jediného a pokračujúceho porušenia došlo po, a nie pred konštatovaním prvého porušenia, čím sa skutkový stav prejednávanej veci odlišuje od skutkového stavu vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok z 11. marca 1999, Thyssen Stahl/Komisia (T-141/94, EU:T:1999:48), na ktorý sa odvolávajú žalobkyne. Okrem toho táto okolnosť svedčí o sklone žalobkýň nevyvodiť vhodné dôsledky z toho, že voči nim bolo konštatované porušenie pravidiel hospodárskej súťaže (pozri v tomto zmysle rozsudok z 8. júla 2008, Lafarge/Komisia, T-54/03, neuverejnený, EU:T:2008:255, bod 727).

880 Napokon treba uviesť, že bod 28 usmernení z roku 2006 pri metóde zvýšenia z dôvodu opakovaného porušenia nerobí rozdiel podľa toho, či opakované porušenie pozostáva z opakovania porušenia alebo pokračovania v porušení a iba spresňuje, že „základná výška sa môže zvýšiť až o 100 % za každé zistené porušenie“. Keď teda Komisia uplatnila koeficient zvýšenia z dôvodu opakovania porušenia na základnú sumu ako celok, rešpektovala orientačné pravidlá správania, ktoré si sama stanovila a od ktorých sa v zásade nemôže odchýliť (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júla 2013, Ziegler/Komisia, C-439/11 P, EU:C:2013:513, bod 60). Naopak, hoci bod 28 usmernení z roku 2006 nepredvída možnosť upraviť základ zvýšenia z dôvodu opakovania porušenia, aby bola prípadne zohľadnená časť obdobia porušenia predchádzajúca konštatovaniu prvého porušenia, nebráni tomu, aby takéto zohľadnenie odrážala samotná sadzba zvýšenia.

881 Vzhľadom na okolnosti prejednávanej veci, pripomenuté predovšetkým v bode 879 vyššie, úpravu opakovania porušenia v prípade pokračovania v podobnom porušení (pozri body 878 a 880 vyššie) a požiadavku odradenia, ktorá je základom uplatnenia priťažujúcej okolnosti spočívajúcej v opakovaní porušenia (pozri bod 873 vyššie), sa treba domnievať, že Komisia sa nedopustila pochybenia, keď uplatnila zvýšenie v rozsahu 50 % na základnú sumu pokuty uloženej spoločnostiam SAS Cargo a SAS Consortium.

882 Tento záver nie je spochybnený odkazom žalobkýň na porušenie zásady prezumpcie neviny, na podporu ktorého neuvádzajú žiadne tvrdenie.

883 V treťom rade, žalobkyne sa odvolávajú na ubezpečenia, ktoré dostali od dánskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže. Toto tvrdenie už bolo preskúmané a zamietnuté pri preskúmaní tretieho žalobného dôvodu (bod 682 vyššie).

884 Pokiaľ ide o rozhodovaciu prax Komisie týkajúcu sa aliancií medzi dopravcami zahŕňajúcimi koordináciu cien, treba pripomenúť, že správanie pripísané žalobkyniam nesledovalo výlučne legitímne ciele rôznych aliancií, do ktorých patrili. Správania, ktoré sledovali takéto ciele, s výnimkou správania opísaného v odôvodnení 517 napadnutého rozhodnutia, žalobkyniam pripísané neboli (pozri bod 332 vyššie).

885 Z toho vyplýva, že prejednávanú časť treba zamietnuť.

e) O piatej časti založenej na pochybeniach pri zohľadnení poľahčujúcich okolností

886 Žalobkyne v podstate tvrdia, že Komisia porušila bod 29 usmernení z roku 2006 tým, že pri svojom posúdení poľahčujúcich okolností nezohľadnila všetky relevantné okolnosti a priznala im z dôvodu poľahčujúcich okolností, ktoré zohľadnila, nedostatočné zníženie pokuty. Žalobkyne pripomínajú, že ich účasť na porušení bola obmedzená, že koordináciu prirážok v mnohých prípadoch vyžadoval právny režim tretích krajín, že aliancie medzi dopravcami boli praxou, ktorú Komisia podporovala a že rozhodnutie dánskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže z roku 2002 vytvorilo legitímnu dôveru, že na rešpektovanie dohôd ASA žalobkyňami v tretích krajinách sa nevzťahovali pravidlá Únie v oblasti hospodárskej súťaže.

887 Komisia popiera argumentáciu žalobkýň.

888 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že bod 27 usmernení z roku 2006 uvádza, že pri stanovení pokuty Komisia môže zohľadniť okolnosti vedúce k zvýšeniu alebo zníženiu základnej sumy po celkovej úvahe a s prihliadnutím na všetky významné okolnosti.

889 Bod 29 usmernení z roku 2006 stanovuje, že Komisia môže znížiť základnú výšku pokuty ak zistí existenciu poľahčujúcich okolností. Tento bod uvádza príkladmo a neobmedzujúcim spôsobom päť typov poľahčujúcich okolností, ktoré možno zohľadniť, vrátane významne zníženej účasti dotknutého podniku na porušení a skutočnosti, že protisúťažné správanie bolo povolené, alebo podporované verejnými orgánmi alebo predpismi.

890 V odôvodnení 1263 napadnutého rozhodnutia Komisia konštatovala, že žiadny právny režim neukladal obvineným dopravcom povinnosť zosúladiť sa v otázke ich taríf. V odôvodneniach 1264 a 1265 uvedeného rozhodnutia sa však domnievala, že niektoré právne režimy mohli obvinených dopravcov podnecovať k protisúťažnému správaniu a v dôsledku toho im priznala všeobecné zníženie o 15 % v súlade s bodom 29 usmernení z roku 2006.

891 Treba uviesť, že argumentácia žalobkýň proti tomuto posúdeniu sa zhoduje s ich argumentáciou na podporu šiestej časti tretieho žalobného dôvodu (pozri body 505 až 507 vyššie). Žalobkyne totiž tvrdia, že všeobecné zníženie o 15 % malo byť väčšie z dôvodu, že „zákony a správna prax“ dotknutých krajín „viac ako iba ‚podporovali‘ koordináciu prirážok: v mnohých prípadoch bola táto koordinácia vyžadovaná“.

892 V tejto súvislosti treba v prvom rade poznamenať, že príslušné právne úpravy buď podporovali sporné správanie na spojeniach medzi EHP a tretími krajinami, pričom v tomto prípade je odôvodnené zníženie pokuty podľa bodu 29 usmernení z roku 2006 (pozri body 888 a 889 vyššie), alebo ho vyžadovali, pričom v tomto prípade nemožno konštatovať žiadne porušenie pravidiel hospodárskej súťaže, ani uložiť žiadnu sankciu za toto správanie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. novembra 1997, Komisia a Francúzsko/Ladbroke Racing, C-359/95 P a C-379/95 P, EU:C:1997:531, bod 33 a citovanú judikatúru).

893 Pokiaľ teda žalobkyne v podstate tvrdia, že mnohé právne režimy vyžadovali koordináciu, ich argumentáciu treba zamietnuť ako neúčinnú, keďže aj keby bola dôvodná, mala by za následok nesprávnosť konštatovania porušenia, a nie uplatnenie bodu 29 usmernení z roku 2006, o ktoré ide v prejednávanej časti.

894 V druhom rade a v každom prípade treba uviesť, že argumentácia žalobkýň vyplýva z nesprávnej analýzy dotknutých právnych režimov. Ako bolo zdôraznené v bodoch 509 až 563 vyššie, s výnimkou koordinácie PP v Thajsku v období od 20. júla 2005 do 14. februára 2006, žalobkyne nepreukázali, že ich konanie v tretích krajinách bolo výsledkom štátneho nátlaku. V prípade uvedenej koordinácie žalobkyne preukázali existenciu štátneho nátlaku. Táto koordinácia teda nie je súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia a žalobkyniam preto za ňu nemožno uložiť sankciu. V dôsledku toho táto koordinácia nemôže byť zohľadnená ako poľahčujúca okolnosť súvisiaca s vplyvom právnej úpravy tretích krajín na ich správanie.

895 Pokiaľ ide o odkaz žalobkýň na rozhodnutie Komisie K(2008) 5955 z 15. októbra 2008 v konečnom znení týkajúce sa konania podľa článku [101 ZFEÚ] (vec COMP/39188 – Banány), stačí pripomenúť, že samotná skutočnosť, že Komisia vo svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxi priznala určitú sadzbu zníženia za určité správanie, neznamená, že je povinná priznať rovnaké zníženie pri posúdení podobného správania v neskoršom správnom konaní (pozri rozsudok zo 6. mája 2009, KME Germany a i./Komisia, T-127/04, EU:T:2009:142, bod 140 a citovanú judikatúru). Žalobkyne sa preto nemôžu odvolávať na zníženie pokút priznané v tejto inej veci.

896 Za týchto okolností sa treba domnievať, že Komisia sa nedopustila pochybenia keď stanovila všeobecné zníženie v rozsahu 15 %.

897 Okrem toho v odôvodneniach 1258, 1259, 1268, 1271, 1274, 1278 a 1279 napadnutého rozhodnutia Komisia zamietla tvrdenia žalobkýň založené na údajne pasívnej úlohe, ktorú zohrávali v jedinom a pokračujúcom porušení, legitímnej dôvere, ktorú vyvodzovali z rozhodnutia dánskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže z roku 2002 a na obmedzenosti účinkov a vykonávania jediného a pokračujúceho porušenia. Naopak v odôvodnení 1258 napadnutého rozhodnutia Komisia priznala 10 % zníženie základnej sumy pokuty žalobkyniam, spoločnosti Air Canada a spoločnosti Lan Cargo z dôvodu ich významne zníženej účasti na uvedenom porušení.

898 Žalobkyne tvrdia, že tieto posúdenia obsahujú tri pochybenia, ktoré Všeobecný súd postupne preskúma.

899 Po prvé, pokiaľ ide o údajnú nedostatočnosť 10 % zníženia základnej sumy pokuty priznaného žalobkyniam z dôvodu ich obmedzenej účasti na jedinom a pokračujúcom porušení, treba pripomenúť, že v odôvodnení 1258 napadnutého rozhodnutia Komisia na účely posúdenia obmedzenej povahy účasti žalobkýň a spoločností Lan Airlines a Air Canada na jedinom a pokračujúcom porušení zohľadnila skutočnosť, že sa „nezúčastnili na všetkých zložkách [uvedeného] porušenia“.

900 Stupeň účasti žalobkýň a spoločností Lan Airlines a Air Canada na jedinom a pokračujúcom porušení je opísaný v odôvodneniach 882 a 883 napadnutého rozhodnutia. V týchto odôvodneniach Komisia konštatovala, že žalobkyne a spoločnosti Lan Airlines a Air Canada sa priamo zúčastnili iba na jednej alebo dvoch z troch zložiek jediného a pokračujúceho porušenia, ale že bolo možné považovať ich za zodpovedné aj za tie zložky, na ktorých sa priamo nezúčastnili z dôvodu, že o nich vedeli alebo ich mohli dôvodne predvídať a boli ochotné prevziať z nich vyplývajúce riziko.

901 V bodoch 698 až 712 vyššie však bolo vyslovené, že Komisia nesprávne pripísala žalobkyniam zodpovednosť za zložku jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcu sa odmietnutia platiť provízie. Komisia v dôsledku toho nadhodnotila stupeň ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení a teda spôsobila protiprávnosť napadnutého rozhodnutia tým, že im z dôvodu ich obmedzenej účasti na jedinom a pokračujúcom porušení nepriznala zníženie základnej sumy pokuty vyššie ako 10 %.

902 Po druhé, tvrdenie týkajúce sa rozhodovacej praxe, ktorá oslobodzuje aliancie medzi dopravcami, už bolo preskúmané a zamietnuté pri preskúmaní tretej časti prejednávaného žalobného dôvodu (pozri body 367 a 368 vyššie).

903 Po tretie, výhrada založená na legitímnej dôvere, ktorú žalobkyne vyvodzovali z rozhodnutia dánskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže z roku 2002, už bola preskúmaná a zamietnutá v bode 682 vyššie.

904 Treba teda zamietnuť prejednávanú časť, s výnimkou pochybenia konštatovaného v bode 901 týkajúceho sa 10 % zníženia priznaného žalobkyniam z dôvodu ich obmedzenej účasti na jedinom a pokračujúcom porušení.

905 Z uvedeného vyplýva, že prejednávaný žalobný dôvod treba zamietnuť, s výnimkou pochybenia konštatovaného v bode 901 vyššie, ako aj pochybenia konštatovaného v bode 774 týkajúceho sa toho, že do hodnoty predaja boli zahrnuté prímy dosiahnuté zo služieb nákladnej dopravy, ktoré žalobkyne poskytovali na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom.

906 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba vyhovieť šiestej časti tretieho žalobného dôvodu v rozsahu, v akom sa zložky jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa PP na leteckých spojeniach z Thajska do EHP v období od 20. júla 2005 do 14. februára 2006, deviatej časti tretieho žalobného dôvodu v rozsahu, v akom sa týka odmietnutia platiť provízie, prvej časti piateho žalobného dôvodu v rozsahu, v akom sa týka zahrnutia obratu pripadajúceho na spojenia medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom do hodnoty predaja a piatej časti piateho žalobného dôvodu v rozsahu, v akom Komisia z dôvodu obmedzenej účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení nepriznala zníženie základnej sumy pokuty vyššie ako 10 %.

907 V dôsledku toho treba zrušiť článok 1 ods. 1 písm. o), p) a q), článok 1 ods. 2 písm. o) a p), článok 1 ods. 3 písm. o) a p), a článok 1 ods. 4 písm. o), p) a q) napadnutého rozhodnutia v rozsahu, v akom konštatuje účasť žalobkýň na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa odmietnutia platiť provízie. Treba tiež zrušiť článok 1 ods. 2 písm. o) a p) a článok 1 ods. 3 písm. o) a p) napadnutého rozhodnutia v rozsahu, v akom konštatuje porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na spojeniach z Thajska do EHP v období od 20. júla 2005 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o zložku týkajúcu sa PP.

908 Nemožno sa však domnievať, že tieto protiprávnosti môžu mať za následok zrušenie napadnutého rozhodnutia v celom rozsahu. Hoci sa totiž Komisia dopustila nesprávneho posúdenia, keď spoločnostiam SAS a SAS Cargo pripísala jediné a pokračujúce porušenie v jeho zložke týkajúcej sa odmietnutia platiť provízie, ako aj v jeho zložke týkajúcej sa PP na leteckých spojeniach z Thajska do EHP v období od 20. júla 2005 do 14. februára 2006, treba uviesť, že v rámci prejednávanej žaloby nebolo preukázané, že Komisia sa dopustila pochybenia, keď konštatovala účasť žalobkýň na uvedenom porušení.

909 Napokon treba zrušiť článok 3 písm. n) až r) napadnutého rozhodnutia z dôvodu, že na účely výpočtu pokuty zohľadňuje jednak zníženie v rozsahu 10 % priznané žalobkyniam z dôvodu ich obmedzenej účasti na jedinom a pokračujúcom porušení a jednak v rámci hodnoty predaja zohľadňuje príjmy dosiahnuté zo služieb nákladnej dopravy, ktoré žalobkyne poskytovali na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom.

910 Návrhy na zrušenie treba v zostávajúcej časti zamietnuť.

B. O návrhoch na zmenu výšky pokuty uloženej žalobkyniam

911 Žalobkyne v podstate navrhujú Všeobecnému súdu, aby vykonal svoju neobmedzenú právomoc a podstatne znížil výšku pokuty, ktorá im bola uložená.

912 Na úvod treba uviesť, že zo žaloby vyplýva, že na podloženie prejednávaných návrhov majú žalobkyne v podstate v úmysle odvolať na všetky tvrdenia, ktoré uplatnili na podloženie piateho žalobného dôvodu ich návrhov na zrušenie a navrhujú Všeobecnému súdu, aby vyvodil dôsledky z pochybení, ktoré zistil, pokiaľ ide o ich účasť na jedinom a pokračujúcom porušení.

913 Prvé až štvrté tvrdenie sa týkajú hodnoty predaja (prvá časť piateho žalobného dôvodu):

– svojim prvým tvrdením žalobkyne tvrdia, že príjmy dosiahnuté zo služieb nákladnej dopravy, ktoré poskytovali na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom nemožno zahrnúť do hodnoty predaja,

– svojim druhým tvrdením žalobkyne uvádzajú, že ich obrat pochádzajúci z prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy nemožno zahrnúť do hodnoty predaja,

– svojim tretím tvrdením žalobkyne tvrdia, že má byť zohľadnená iba hodnota prirážok a nie celková cena služieb nákladnej dopravy,

– svojim štvrtým tvrdením žalobkyne vytýkajú Komisii, že do hodnoty predaja zahrnula príjmy dosiahnuté na spojeniach, ktoré nesúviseli so sporným kartelom.

914 Piate až deviate tvrdenie sa týkajú koeficientu závažnosti (druhá časť piateho žalobného dôvodu):

– svojim piatym tvrdením žalobkyne uvádzajú, že treba zohľadniť okolnosť, že sporný kartel je menej závažný a menej škodlivý ako koordinácia celej ceny,

– svojim šiestym tvrdením sa žalobkyne domnievajú, že treba zohľadniť skutočnosť, že koeficient závažnosti vo výške 16 % predstavuje od 45 do 320 % hodnoty prirážok,

– svojim siedmym tvrdením žalobkyne tvrdia, že treba zohľadniť skutočnosť, že sporný kartel nepôsobil na úkor širokej verejnosti,

– svojim ôsmym tvrdením žalobkyne tvrdia, že jednotný koeficient závažnosti vo výške 16 % dostatočne neodlišuje ich individuálnu situáciu,

– svojim deviatym tvrdením sa žalobkyne domnievajú, že treba zohľadniť skutočnosť, že správania, na ktorých sa zúčastnili, boli verejné a vo všeobecnosti v súlade s právnou úpravou, ktorá sa uplatňuje v tretích krajinách.

915 Svojim desiatym tvrdením sa žalobkyne domnievajú, že treba zohľadniť skutočnosť, že ich účasť na karteli nezačala 13. decembra 1999 (tretia časť štvrtého a piateho žalobného dôvodu).

916 Svojim jedenástym tvrdením žalobkyne tvrdia, že treba zohľadniť, že nedošlo k opakovaniu porušenia (štvrtá časť piateho žalobného dôvodu).

917 Dvanáste až pätnáste tvrdenie, ktoré žalobkyne uvádzajú na podporu prejednávaných návrhov, sa týkajú poľahčujúcich okolností:

– svojim dvanástym tvrdením žalobkyne tvrdia, že treba zohľadniť ich obmedzenú účasť na spornom karteli,

– svojim trinástym tvrdením žalobkyne tvrdia, že koordináciu prirážok v mnohých prípadoch vyžadovali právne režimy tretích krajín,

– svojim štrnástym tvrdením žalobkyne tvrdia, že treba zohľadniť skutočnosť, že aliancie medzi dopravcami boli praxou, ktorú Komisia podporovala,

– svojim pätnástym tvrdením sa žalobkyne domnievajú, že treba zohľadniť, že rozhodnutie dánskeho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže z roku 2002 vytvorilo legitímnu dôveru, že na rešpektovanie dohôd ASA žalobkyňami v tretích krajinách sa nevzťahovali pravidlá Únie v oblasti hospodárskej súťaže.

918 Komisia navrhuje zamietnutie návrhov žalobkýň a žiada, aby im bolo odňaté všeobecné zníženie o 50 % a zníženie o 15 % v prípade, ak by Všeobecný súd rozhodol, že obrat pochádzajúci z predaja prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy nemohol byť zahrnutý do hodnoty predaja.

919 V práve Únie v oblasti hospodárskej súťaže je preskúmanie zákonnosti doplnené neobmedzenou súdnou právomocou, ktorá je priznaná súdu Únie článkom 31 nariadenia č. 1/2003 v súlade s článkom 261 ZFEÚ. Táto právomoc oprávňuje súd Únie, aby nad rámec jednoduchého

preskúmavania zákonnosti sankcie nahradil posúdenie Komisie svojím posúdením a v dôsledku toho zrušil, znížil alebo zvýšil uloženú pokutu alebo penále (pozri rozsudok z 8. decembra 2011, Chalkor/Komisia, C-386/10 P, EU:C:2011:815, bod 63 a citovanú judikatúru).

920 Tento postup podľa článku 23 ods. 3 nariadenia č. 1/2003 predpokladá, že pri každom sankcionovanom podniku sa zohľadní závažnosť daného porušenia, ako aj jeho dĺžka trvania, pričom je potrebné dodržať najmä zásady odôvodnenia, proporcionality, individualizácie sankcií a rovnosti zaobchádzania s tým, že súd Únie nie je viazaný orientačnými pravidlami, ktoré definovala Komisia vo svojich usmerneniach (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. januára 2016, Galp Energía España a i./Komisia, C-603/13 P, EU:C:2016:38, bod 90). Treba však zdôrazniť, že výkon neobmedzenej právomoci upravenej v článku 261 ZFEÚ a v článku 31 nariadenia č. 1/2003 neznamená preskúmanie *ex offo* a že konanie pred súdmi Únie je kontradiktórne. S výnimkou dôvodov týkajúcich sa verejného poriadku, ktoré je súd povinný preskúmavať *ex offo*, prináleží teda žalobcovi, aby uviedol žalobné dôvody proti napadnutému rozhodnutiu a predložil dôkazy na podloženie týchto dôvodov (rozsudok z 8. decembra 2011, Chalkor/Komisia, C-386/10 P, EU:C:2011:815, bod 64).

921 Prináleží teda žalobcovi, aby označil sporné časti napadnutého rozhodnutia, formuloval výhrady v tejto súvislosti a predložil dôkazy, ktorými môžu byť spoľahlivé nepriame dôkazy na preukázanie dôvodnosti jeho výhrad (rozsudok z 8. decembra 2011, Chalkor/Komisia, C-386/10 P, EU:C:2011:815, bod 65).

922 Na splnenie požiadaviek neobmedzenej právomoci v zmysle článku 47 Charty v súvislosti s pokutou je súd Únie povinný pri výkone právomocí stanovených v článkoch 261 a 263 ZFEÚ preskúmať každú výhradu právnej alebo skutkovej povahy, ktorá má preukazovať, že výška pokuty nie je primeraná závažnosti a dĺžke trvania porušenia (pozri rozsudok z 18. decembra 2014, Komisia/Parker Hannifin Manufacturing a Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, bod 75 a citovanú judikatúru; rozsudok z 26. januára 2017, Villeroy & Boch Austria/Komisia, C-626/13 P, EU:C:2017:54, bod 82).

923 Napokon, na účely určenia výšky pokút prináleží súdu Únie, aby sám posúdil okolnosti prejednávanej veci a druh daného porušenia (rozsudok z 21. januára 2016, Galp Energía España a i./Komisia, C-603/13 P, EU:C:2016:38, bod 89) a zohľadnil všetky skutkové okolnosti (pozri v tomto zmysle rozsudok z 3. septembra 2009, Prym a Prym Consumer/Komisia, C-534/07 P, EU:C:2009:505, bod 86), a to prípadne vrátane dodatočných informácií neuvedených v rozhodnutí Komisie, ktorým bola uložená pokuta (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 16. novembra 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Komisia, C-286/98 P, EU:C:2000:630, bod 57, a z 12. júla 2011, Fuji Electric/Komisia, T-132/07, EU:T:2011:344, bod 209).

924 V prejednávanej veci prináleží Všeobecnému súdu, aby pri výkone svojej neobmedzenej právomoci s prihliadnutím na argumentáciu uvádzanú účastníkmi konania na podloženie predložených návrhov určil výšku pokuty, ktorú považuje za najvhodnejšiu, najmä vzhľadom na zistenia urobené pri preskúmaní žalobných dôvodov uplatnených na podloženie návrhov na zrušenie a so zreteľom na všetky relevantné skutkové okolnosti.

925 Všeobecný súd sa domnieva, že na účely určenia výšky pokuty, ktorá sa má uložiť žalobkyniam, nie je vhodné odchýliť sa od metódy výpočtu, ktorú použila Komisia v napadnutom rozhodnutí a o ktorej predtým nerozhodol, že je protiprávna, ako to vyplýva z preskúmania piateho žalobného dôvodu. Aj keď totiž súdu prináleží, aby na účely určenia výšky pokuty v rámci svojej neobmedzenej právomoci sám posúdil okolnosti prejednávanej veci a druh daného porušenia,

výkon neobmedzenej právomoci nemôže pri určovaní výšky uložených pokút viesť k diskriminácii medzi podnikmi, ktoré sa zúčastnili na dohode alebo zosúladenom postupe v rozpore s článkom 101 ZFEÚ, článkom 53 Dohody o EHP a článkom 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave. Inštrukcie, ktoré možno vyvodiť z usmernení, preto môžu byť vo všeobecnosti návodom pre súdy Únie vykonávajúce uvedenú neobmedzenú právomoc, pokiaľ tieto usmernenia uplatnila Komisia na účely výpočtu pokút uložených iným podnikom sankcionovaným rozhodnutím, ktoré majú súdy Únie preskúmať (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. decembra 2012, Komisia/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 80 a citovanú judikatúru).

926 Za týchto podmienok treba na úvod poznamenať, predovšetkým s prihliadnutím na spresnenia, ktoré Komisia poskytla v odpovedi na otázky položené Všeobecným súdom 12. januára, 2. marca a 12. apríla 2021, že Komisia sa domnievala, že celková hodnota predajov dosahovala 17 739 806 eur v prípade spoločnosti SAS Consortium a 238 196 616 eur v prípade spoločností SAS Cargo a SAS. Tieto hodnoty zahŕňali príjmy vo výške 262 084 eur dosiahnuté na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom, o ktorých Všeobecný súd v bodoch 768 až 774 vyššie rozhodol, že nepatrili do rozsahu jediného a pokračujúceho porušenia. Tieto príjmy treba teda vylúčiť z hodnoty predaja v súlade s prvým tvrdením žalobkýň.

927 Za obdobie porušenia zohľadnené proti žalobkyniam pred májom 2004 treba, rovnako ako Komisia v odôvodnení 1197 napadnutého rozhodnutia, zobrať na spojeniach v rámci EHP a na spojeniach medzi Úniou a Švajčiarskom za základ hodnoty predaja dosahujúce 17 112 706 eur resp. 627 100 eur, berúc do úvahy iba štáty, ktoré už boli zmluvnými stranami Dohody o EHP alebo členskými štátmi Únie pred májom 2004.

928 Okrem toho treba poznamenať, že tretie tvrdenie, ktoré sa týka zahrnutia celej ceny služieb nákladnej dopravy do hodnoty predaja, odkazuje na tretiu výhradu uplatnenú v rámci prvej časti piateho žalobného dôvodu, ktorý žalobkyne uviedli na podloženie návrhov na zrušenie. Všeobecný súd však preskúmal a zamietol túto výhradu v bodoch 807 až 817 vyššie a nič v argumentácii, ktorú žalobkyne uviedli na jej podporu, neumožňuje domnievať sa, že zahrnutie celej ceny služieb nákladnej dopravy do hodnoty predaja mohlo viesť k tomu, že bola zohľadnená nesprávna hodnota predaja. Naopak, ak by z hodnoty predaja boli okrem prirážok vylúčené ostatné zložky ceny služieb nákladnej dopravy, umelo by to minimalizovalo hospodársky význam jediného a pokračujúceho porušenia.

929 Pokiaľ ide o druhé tvrdenie, ktoré sa týka zahrnutia obratu pochádzajúceho z predaja prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy do hodnoty predaja, treba poznamenať, že toto tvrdenie odkazuje na druhú výhradu uplatnenú v rámci prvej časti piateho žalobného dôvodu, ktorý žalobkyne uviedli na podloženie návrhov na zrušenie. Všeobecný súd však preskúmal a zamietol túto výhradu v bodoch 775 až 806 vyššie a nič v argumentácii uvedenej na jej podporu neumožňuje domnievať sa, že zahrnutie obratu pochádzajúceho z predaja prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy do hodnoty predaja mohlo viesť k tomu, že bola zohľadnená nesprávna hodnota predajov. Naopak, vylúčiť z hodnoty predaja obrat pochádzajúci z predaja prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy by bránilo tomu, aby bola žalobkyniam uložená pokuta, ktorá vyjadruje správnu mieru škodlivosti ich účasti na spornom karteli pre riadne fungovanie hospodárskej súťaže (pozri v tomto zmysle rozsudok z 28. júna 2016, Portugal Telecom/Komisia, T-208/13, EU:T:2016:368, bod 236).

930 Pokiaľ ide o štvrté tvrdenie týkajúce sa zahrnutia príjmov dosiahnutých na spojeniach nesúvisiacich so sporným kartelom do hodnoty predaja, ako vyplýva z preskúmania návrhov na zrušenie (pozri body 818 až 822 vyššie), toto tvrdenie sa zakladá na nesprávnom predpoklade, že Komisia nebola oprávnená pripísať žalobkyniam zodpovednosť za jediné a pokračujúce porušenie na spojeniach v rámci EHP, medzi Úniou a tretími krajinami, medzi Úniou a Švajčiarskom a medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami. Treba ho preto zamietnuť.

931 Napriek tomu z odpovedí Komisie na otázku, ktorú jej položil Všeobecný súd 12. apríla 2021, vyplýva, že z hodnôt predaja uvedených v bodoch 926 a 927 vyššie je vylúčený obrat dosiahnutý žalobkyňami na leteckých spojeniach zabezpečovaných výlučne v rámci Dánska, Švédska a Nórska (ďalej len „vnútroštátne spojenia“).

932 Na otázku Všeobecného súdu o zlučiteľnosti takéhoto vylúčenia so zásadou rovnosti zaobchádzania a bodom 13 usmernení z roku 2006 Komisia poznamenala, že podľa judikatúry pochádzajúcej z obdobia po prijatí rozhodnutia z 9. novembra 2010, vylúčené príjmy uvedené v bode 931 vyššie skutočne vyplývali z predajov, ktoré priamo alebo nepriamo súviseli s porušením v zmysle tohto bodu. Okrem toho Komisia uviedla, že bolo možné, že takéto „vnútroštátne predaje“ neboli odpočítané z hodnoty predaja uplatnenej na iných obvinených dopravcov, keďže týchto dopravcov nepožiadala, aby tak urobili počas správneho konania, keď sa ich pýtala na ich obrat na účely výpočtu pokuty a keďže títo dopravcovia s výnimkou žalobkýň neuviedli vo svojich odpovediach, že sa rozhodli vylúčiť uvedené „vnútroštátne predaje“.

933 Komisia sa však v podstate domnieva, že nie je potrebné, aby Všeobecný súd pri prípadnom výkone svojej neobmedzenej právomoci zohľadnil obrat dosiahnutý žalobkyňami na vnútroštátnych spojeniach, keďže pokuta uložená žalobkyniam zostáva vhodná a primeraná aj bez tohto obratu. Navyše ostatní obvinení dopravcovia, ktorí prípadne zahrnuli takéto vnútroštátne predaje do obratu oznámeného Komisii počas správneho konania, nemôžu mať prospech z protiprávnosti, ku ktorej došlo v prospech iného.

934 Žalobkyne na výzvu, aby reagovali na odpovede Komisie, rovnako ako ona tvrdili, že do hodnoty ich predaja netreba zahrnúť obrat, ktorý dosiahli na vnútroštátnych spojeniach. Nevyplývala z toho žiadna nerovnosť zaobchádzania na úkor iných obvinených dopravcov, pretože títo dopravcovia, ktorí počas správneho konania neuviedli, že realizovali „vnútroštátne predaje“, neboli v situácii porovnateľnej so situáciou žalobkýň. Okrem toho, iba dvojstranná spolupráca so spoločnosťou Lufthansa, na ktorú sa vzťahuje výnimka, mala „vplyv“ na služby, ktoré poskytovali na vnútroštátnych spojeniach. Žalobkyne sa navyše odvolávajú na rozsudky Súdneho dvora vyhlásené v súvislosti s rozhodnutím Komisie C(2012) 1959 final z 28. marca 2012 týkajúcim sa konania podľa článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP (vec COMP/39462 – Špeditérske služby).

935 V prejednávanej veci článok 1 ods. 1 napadnutého rozhodnutia konštatuje zodpovednosť obvinených dopravcov za porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na leteckých spojeniach medzi letiskami nachádzajúcimi sa v EHP. Na rozdiel od odsekov 2 až 4 tohto článku týkajúcich sa leteckých spojení, ktoré majú nevyhnutne medzinárodnú povahu, sa znenie odseku 1 chápe tak, že sa vzťahuje na každé letecké spojenie medzi letiskami pod podmienkou, že tak východiskový bod, ako aj cieľový bod, sa nachádzajú v EHP. Z toho vyplýva, že článok 1 ods. 1 sa vzťahuje na správania, ku ktorým dochádza tak na leteckých spojeniach medzi členskými štátmi alebo zmluvnými štátmi dohody o EHP, ako aj na leteckých spojeniach zabezpečovaných v rámci jediného členského štátu alebo jediného zmluvného štátu dohody.

936 Za týchto okolností obrat dosiahnutý obvinenými dopravcami na leteckých spojeniach zabezpečovaných v rámci jediného členského štátu alebo jediného zmluvného štátu dohody evidentne patrí do rozsahu jediného a pokračujúceho porušenia, a ak by nemal byť zohľadnený na účely výpočtu pokuty, nešlo by o spravodlivého posúdenie hospodárskeho významu tohto porušenia a úlohy zohrávanej každým obvineným dopravcom v tejto súvislosti.

937 Okrem toho treba uviesť, že žiadosti o informácie, ktoré Komisia zaslala obvineným dopravcom počas správneho konania a ktorými chcela okrem iného zistiť ich obrat na spojeniach v rámci EHP sa týkajú „leteckých spojení, pri ktorých sa aj východiskové aj cieľové letisko nachádzali v EHP“, pričom nebolo spresnené, aby boli tieto spojenia nevyhnutne cezhraničné. Pokiaľ ide o hodnoty predaja, Komisia v napadnutom rozhodnutí v jeho odôvodnení 1197 uvádza, že „obrat [zo spojení v rámci EHP je] dosiahnutý v rámci [18 z 28] krajín, ktoré boli v rozhodnom čase zmluvnými stranami Dohody o EHP“ a že „obrat [zo spojení medzi Úniou a Švajčiarskom je] dosiahnutý na spojeniach medzi [15 z 25] členských štátov v rozhodnom čase a Švajčiarskom“. Použitie výrazu „v rámci“ v jednom prípade a slova „medzi“ v druhom prípade vyjadruje úmysel Komisie v prvom prípade nerozlišovať medzi vnútroštátnymi spojeniami a cezhraničnými spojeniami, inak by Komisia bola uviedla, že obrat v rámci EHP je dosiahnutý na spojeniach „medzi“ zmluvnými stranami dohody.

938 Uvedený výklad odráža úmysel Komisie tak, ako ho chápali obvinení dopravcovia, ako to potvrdzuje skutočnosť, že žalobkyne počas správneho konania výslovne tvrdili, že predaje realizované na vnútroštátnych leteckých spojeniach mali byť vylúčené z ich hodnoty predaja na spojeniach v rámci EHP. Táto žiadosť o vylúčenie vnútroštátnych leteckých spojení má totiž zmysel iba vtedy, ak sa v zásade pripustí, že spojenia v rámci EHP zahŕňali vnútroštátne letecké spojenia.

939 Z toho vyplýva, že obrat dosiahnutý obvinenými dopravcami na spojeniach v rámci EHP v rámci jedinej a tej istej zmluvnej strany dohody nebol zahrnutý do hodnoty predaja, ako to tvrdí Komisia, nedopatrením. Tento obrat sa nachádzal medzi informáciami, ktoré Komisia žiadala počas správneho konania, bol zahrnutý do hodnoty predaja použitej Komisiou v napadnutom rozhodnutí na základe metódy, ktorou sa riadila a odrážal geografický rozsah jediného a pokračujúceho porušenia, ako vyplýva z článku 1 ods. 1 napadnutého rozhodnutia.

940 Aj na zabezpečenie rovnosti zaobchádzania s obvinenými dopravcami, ktorí podali žalobu proti napadnutému rozhodnutiu, je teda potrebné, aby Všeobecný súd znovu zahrnul do hodnoty predaja uvedenej v bodoch 926 a 927 vyššie obrat dosiahnutý žalobkyňami na vnútroštátnych leteckých spojeniach, ktorý dosahuje 7 991 282 eur.

941 Ďalej treba zdôrazniť, že z dôvodov uvedených v odôvodneniach 1198 až 1212 napadnutého rozhodnutia si jediné a pokračujúce porušenie zaslúži koeficient závažnosti vo výške 16 %.

942 Piate až deviate tvrdenie nepreukazujú opak. Tieto tvrdenia v podstate odkazujú na výhrady uplatnené v rámci druhej časti piateho žalobného dôvodu, ktoré žalobkyne uviedli na podloženie návrhov na zrušenie. Všeobecný súd však preskúmal a zamietol túto časť v bodoch 824 až 864 vyššie a nič neumožňuje domnievať sa, že tieto tvrdenia odôvodňujú koeficient závažnosti nižší ako 16 %.

943 Pokiaľ ide konkrétne o údajnú neexistenciu účinkov jediného a pokračujúceho porušenia na širokú verejnosť, uvádzanú v siedmom tvrdení uplatnenom na podporu prejednávaných návrhov, treba dodať, že výšku pokuty nemožno považovať za neprimeranú iba z dôvodu, že neodráža

hospodársku ujmu, ktorá bola či mohla byť spôsobená údajným porušením (rozsudok z 29. februára 2016, Schenker/Komisia, T-265/12, EU:T:2016:111, bod 287). Toto tvrdenie teda neodôvodňuje zníženie koeficientu závažnosti.

944 Všeobecný súd sa naopak domnieva, že koeficient závažnosti treba znížiť, aby bola zohľadnená skutočnosť, že koordinácia týkajúca sa PP na leteckých spojeniach z Thajska do EHP v období od 20. júla 2005 do 14. februára 2006 neporušovala článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP, pokiaľ ide o PP. Z tejto skutočnosti totiž vyplýva zníženie rozsahu uvedenej zložky porušenia. Keďže toto zníženie je obmedzeného trvania a netýka sa letov z EHP do Thajska, Všeobecný súd sa domnieva, že na jeho zohľadnenie stačí znížiť koeficient závažnosti zo 16 % na 15,7 %.

945 Pokiaľ ide o dodatočnú sumu, treba pripomenúť, že bod 25 usmernení z roku 2006 stanovuje, že nezávisle od trvania účasti podniku na porušení Komisia zahrnie do základnej sumy pokuty sumu pohybujúcu sa medzi 15 % až 25 % hodnoty predaja, aby podniky odradila od akejkoľvek účasti na horizontálnych dohodách o stanovení cien, rozdelení trhu a obmedzení produkcie. Tento bod spresňuje, že Komisia pri rozhodovaní o časti hodnoty predaja, ktorá sa má brať do úvahy v konkrétnom prípade zohľadní viaceré faktory, najmä tie, ktoré sú uvedené v bode 22 tých istých usmernení. Tieto faktory sú faktory, ktoré Komisia zohľadňuje na účely stanovenia koeficientu závažnosti a zahŕňajú povahu porušenia, kumulovaný podiel všetkých zúčastnených strán na trhu, geografický rozsah porušenia a uskutočnenie alebo neuskutočnenie porušenia.

946 Súd Únie z toho vyvodil, že hoci Komisia osobitne neodôvodnila časť hodnoty predaja použitú na účely dodatočnej sumy, jednoduchý odkaz na analýzu faktorov použitých na účely posúdenia závažnosti v tejto súvislosti postačoval (rozsudok z 15. júla 2015, SLM a Ori Martin/Komisia, T-389/10 a T-419/10, EU:T:2015:513, bod 264).

947 V odôvodnení 1219 napadnutého rozhodnutia sa Komisia domnievala, že „percento, ktoré sa má uplatniť na dodatočnú sumu, m[alo] byť 16 %“ s prihliadnutím na „osobitné okolnosti veci“ a kritériá zohľadnené na účely určenia koeficientu závažnosti.

948 Z toho vyplýva, že s prihliadnutím na dôvody zohľadnené v odôvodneniach 1198 až 1212 napadnutého rozhodnutia a v bode 944 vyššie Všeobecný súd považuje dodatočnú sumu vo výške 15,7 % za primeranú.

949 Navyše treba použiť metódu, ktorú prijala Komisia pre výpočet dodatočnej sumy uplatnenej na každú z troch žalobkýň, ako vyplýva z odôvodnení 1221 až 1229 napadnutého rozhodnutia.

950 Okrem toho z odôvodnení 1214 až 1217 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že Komisia použila z dôvodu trvania účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení tieto faktory násobenia:

– 4 a 5/12 pre SAS, 4 a 8/12 pre SAS Cargo a 4 pre SAS Consortium na spojeniach v rámci EHP,

– 1 a 9/12 pre SAS a SAS Cargo na spojeniach medzi Úniou a tretími krajinami,

– 3 a 8/12 pre SAS a SAS Cargo a 1 a 6/12 pre SAS Consortium na spojeniach medzi Úniou a Švajčiarskom,

– 8/12 pre SAS a SAS Cargo na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami.

951 Keďže Všeobecný súd nezistil pochybenie pri určení dĺžky trvania jediného a pokračujúceho porušenia, je v dôsledku toho povinný zamietnuť desiate tvrdenie a zohľadniť faktory posúdenia uvedené v predchádzajúcom bode.

952 Treba preto stanoviť základnú sumu pokuty na 19 953 394,43 eur pre SAS Consortium, 92 200 925,36 eur pre SAS Cargo a 93 345 061,65 eur pre SAS.

953 Pokiaľ ide o všeobecné zníženie o 50 %, nemožno vyhovieť návrhu Komisie na jeho odňatie žalobkyniam. Ako vyplýva z vyjadrenia k žalobe, tento návrh predpokladá, že Všeobecný súd rozhodne, že obrat pochádzajúci z predaja prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy nemohol byť zahrnutý do hodnoty predaja. Všeobecný súd to však odmietol v bode 929 vyššie.

954 Základná suma, po uplatnení všeobecného zníženia o 50 %, ktoré sa vzťahuje iba na základnú sumu v prípade spojení medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami a spojení medzi Úniou a tretími krajinami (pozri odôvodnenie 1241 napadnutého rozhodnutia), ktorú žalobkyne úspešne nespochybnili v rámci návrhov na zrušenie a ktorá nie je neprimeraná, teda musí byť po zaokrúhlení stanovená na 19 900 000 eur pre SAS Consortium, na 65 000 000 eur pre SAS Cargo a na 65 000 000 eur pre SAS. V tejto súvislosti Všeobecný súd považuje za vhodné zaokrúhliť túto základnú sumu nadol na prvé dve číslice, s výnimkou prípadov, keď toto zníženie predstavuje viac ako 2 % sumy pred zaokrúhlením, kedy sa táto suma zaokrúhli na prvé tri číslice. Táto metóda je objektívna, umožňuje všetkým obvineným dopravcom, ktorí podali žalobu proti napadnutému rozhodnutiu, aby využili zníženie a zabraňuje nerovnosti zaobchádzania (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. februára 2014, InnoLux/Komisia, T-91/11, EU:T:2014:92, bod 166).

955 Pokiaľ ide o jedenáste tvrdenie týkajúce sa toho, že nedošlo k opakovaniu porušenia, treba pripomenúť, že Komisia v odôvodneniach 1243 až 1245 napadnutého rozhodnutia uložila spoločnostiam SAS Cargo a SAS Consortium 50 % zvýšenie základnej sumy pokuty z dôvodu opakovania porušenia. Argumentácia žalobkýň sa však prekrýva s argumentáciu uvedenou na podloženie štvrtej časti piateho žalobného dôvodu uplatneného na podloženie návrhov na zrušenie, ktorú Všeobecný súd preskúmal a zamietol v bodoch 868 až 885 vyššie, a nič neumožňuje domnievať sa, že opakovanie porušenia žalobkyňami odôvodňuje zvýšenie základnej sumy pokuty o menej ako 50 %.

956 Napokon, pokiaľ ide o úpravy základnej sumy pokuty, treba pripomenúť, že žalobkyniam bolo priznané všeobecné zníženie o 15 %, ktorého dostatočnosť spochybňujú v rámci piatej časti piateho žalobného dôvodu uvádzaného na podloženie návrhov na zrušenie, ako aj v rámci trinásteho až pätnásteho tvrdenia. Tieto tvrdenia sa teda prekrývajú s tvrdeniami vysvetlenými v rámci piatej časti piateho žalobného dôvodu, ktoré Všeobecný súd preskúmal a zamietol v bodoch 886 až 904 vyššie, a nič v nich neodôvodňuje dodatočné zníženie z dôvodu podpory poskytovanej niektorými právnymi režimami alebo praxou alebo ubezpečeniami. Naopak z dôvodov analogických dôvodom uvedeným v bode 953 vyššie nemožno vyhovieť návrhu Komisie na odňatie tohto zníženia.

957 Okrem toho v odôvodneniach 1258 a 1259 napadnutého rozhodnutia Komisia priznala žalobkyniam zníženie základnej sumy pokuty v rozsahu 10 % z dôvodu ich obmedzenej účasti na jedinom a pokračujúcom porušení, ktoré žalobkyne vo svojom dvanástom tvrdení na podporu prejednávaných návrhov považujú za nedostatočné. Treba však pripomenúť, že Komisia nesprávne pripísala žalobkyniam zodpovednosť za zložku jediného a pokračujúceho porušenia

týkajúcu sa odmietnutia platiť provízie a že v dôsledku toho nadhodnotila stupeň ich účasti na jedinom a pokračujúcom porušení. Bolo preto neprimerané priznať žalobkyniam z tohto dôvodu iba zníženie v rozsahu 10 %.

958 Za týchto okolností, s prihliadnutím na obmedzenú dobu, počas ktorej sa obvinení dopravcovia koordinovali pri odmietaní platiť provízie vo vzťahu k trvaniu jediného a pokračujúceho porušenia ako celku, sa Všeobecný súd domnieva, že zníženie v rozsahu 21 % z dôvodu obmedzenej účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení je primerané.

959 Všeobecný súd sa naopak nedomnieva, že to, že zo súboru nepriamych dôkazov boli vylúčené kontakty opísané v odôvodneniach 196, 223, 406, 415, 443 a 517 napadnutého rozhodnutia odôvodňuje, aby bolo žalobkyniam z tohto dôvodu priznané dodatočné zníženie. Tieto kontakty sa týkali výmen informácií o PP, ku ktorým dochádzalo v rámci aliancie WOW (odôvodnenia 223 a 517), ACCS (odôvodnenie 443) a všeobecnejšie na úrovni ústredných riadiacich orgánov (odôvodnenia 196, 406 a 415). Treba zdôrazniť, že napriek vylúčeniu týchto kontaktov zo súboru nepriamych dôkazov, na ktorý sa mohla odvolávať Komisia, je účasť žalobkýň na každej z týchto troch typov komunikácií a tým skôr na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa PP vo všeobecnosti podložená. Okrem toho treba uviesť, že žiadna z týchto komunikácií sa netýka BP. Priznať žalobkyniam z dôvodu ich obmedzenej účasti na jedinom a pokračujúcom porušení zníženie vyššie ako 21 % by teda nebolo primerané.

960 Okrem toho sa treba domnievať, že zníženie v rozsahu 15 %, ktoré bolo žalobkyniam priznané na základe zhovievavosti, je naďalej primerané.

961 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba výšku pokuty uloženej žalobkyniam vypočítať takto: najprv sa určí základná suma tak, že na hodnotu predajov realizovaných žalobkyňami v roku 2005 na spojeniach v rámci EHP, medzi Úniou a tretími krajinami, medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami a medzi Úniou a Švajčiarskom sa vzhľadom na závažnosť jediného a pokračujúceho porušenia uplatní percentuálny podiel 15,7 %, potom sa z dôvodu trvania porušenia uplatnia faktory násobenia opísané v bode 950 vyššie, upravené podľa zistení urobených v bode 951 vyššie, a napokon dodatočná suma vo výške 15,7 %, čo povedie k predbežnej sume vo výške 19 900 000 eur pre spoločnosť SAS Consortium, 92 200 925,36 eur pre spoločnosť SAS Cargo a 93 345 061,65 eur pre spoločnosť SAS. Po uplatnení všeobecného zníženia o 50 % predstavuje táto suma po zaokrúhlení 19 900 000 eur pre spoločnosť SAS Consortium, 65 000 000 eur pre spoločnosť SAS Cargo a 65 000 000 eur pre spoločnosť SAS. Ďalej, po zvýšení základnej sumy o 50 % z dôvodu opakovania porušenia v prípade spoločností SAS Consortium a SAS Cargo, uplatnení všeobecného zníženia o 15 % a dodatočného zníženia o 21 % z dôvodu obmedzenej účasti žalobkýň na jedinom a pokračujúcom porušení, sa táto suma musí stanoviť na 22 686 000 eur pre spoločnosť SAS Consortium, na 74 100 000 eur pre spoločnosť SAS Cargo a na 43 647 500 eur pre spoločnosť SAS. Napokon tieto sumy musia byť znížené o 15 % na základe zhovievavosti, čo povedie k pokute v konečnej výške 19 283 100 eur pre spoločnosť SAS Consortium, 62 985 000 eur pre spoločnosť SAS Cargo a 37 100 375 eur pre spoločnosť SAS.

962 Pokiaľ ide o výšku pokút, na ktoré sú žalobkyne zaviazané individuálne, ako aj spoločne a nerozdielne, Všeobecný súd sa domnieva, že sa netreba odchýliť od metódy opísanej Komisiou v odôvodneniach 1226 a 1231 až 1234 napadnutého rozhodnutia. Výška pokuty uloženej spoločnosti SAS Consortium musí byť teda stanovená na 7 030 618 eur, výška pokuty uloženej spoločne a nerozdielne spoločnostiam SAS Cargo a SAS Consortium musí byť stanovená na 5 937 909 eur, výška pokuty uloženej spoločne a nerozdielne spoločnostiam SAS Cargo, SAS Con-

sortium a SAS musí byť stanovená na 6 314 572 eur, výška pokuty uloženej spoločne a nerozdielne spoločnostiam SAS Cargo a SAS musí byť stanovená na 29 045 427 eur a výška pokuty uloženej spoločnosti SAS Cargo musí byť stanovená na 21 687 090 eur.

IV. O trovách

963 Podľa článku 134 ods. 3 rokovacieho poriadku ak mali účastníci konania úspech len v časti predmetu konania, každý z nich znáša svoje vlastné trovy konania. Ak sa to však zdá oprávnené vzhľadom na okolnosti prípadu, Všeobecný súd môže rozhodnúť, že účastník konania znáša svoje vlastné trovy konania a je povinný nahradiť časť trov konania druhého účastníka.

964 V prejednávanej veci sa žalobkyniam vyhovelo v podstatnej časti ich návrhov. Za týchto podmienok bude preto spravodlivým posúdením okolností prípadu rozhodnutie, že žalobkyne znášajú štvrtinu svojich vlastných trov konania a Komisia znáša svoje vlastné trovy konania a je povinná nahradiť tri štvrtiny trov konania vynaložených žalobkyňami.

Z týchto dôvodov,

VŠEOBECNÝ SÚD (štvrtá rozšírená komora)

rozhodol takto:

1. **Článok 1 ods. 1 písm. o), p) a q), článok 1 ods. 2 písm. o) a p), článok 1 ods. 3 písm. o) a p) a článok 1 ods. 4 písm. o), p) a q) rozhodnutia Komisie C(2017) 1742 final zo 17. marca 2017 týkajúceho sa konania podľa článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave (vec AT.39258 – Nákladná letecká doprava) sa zrušuje v rozsahu, v akom sa v ňom konštatuje účasť spoločností SAS AB, SAS Cargo Group A/S a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa odmietnutia platiť provízie z prirážok.**

2. **Článok 1 ods. 2 písm. o) a p) v rozsahu, v akom sa v ňom konštatuje porušenie článku 101 ZFEÚ na spojeniach z Thajska do Európskej únie v období od 20. júla 2005 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o zložku týkajúcu sa PP, a článok 1 ods. 3 písm. o) a p) v rozsahu, v akom sa v ňom konštatuje porušenie článku 53 Dohody o EHP na spojeniach z Thajska do Európskeho hospodárskeho priestoru v období od 20. júla 2005 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o zložku týkajúcu sa PP, sa zrušujú.**

3. **Článok 3 písm. n) až r) sa zrušuje.**

4. **Výška pokuty uloženej spoločnosti Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden sa stanovuje na 7 030 618 eur, výška pokuty uloženej spoločne a nerozdielne spoločnostiam SAS Cargo Group a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden sa stanovuje na 5 937 909 eur, výška pokuty uloženej spoločne a nerozdielne spoločnostiam SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden a SAS sa stanovuje na 6 314 572 eur, výška pokuty uloženej spoločne a nerozdielne spoločnostiam SAS Cargo Group a SAS sa stanovuje na 29 045 427 eur a výška pokuty uloženej spoločnosti SAS Cargo Group sa stanovuje na 21 687 090 eur.**

5. V zvyšnej časti sa žaloba zamieta.

6. Európska komisia znáša svoje vlastné trovy konania a je povinná nahradiť tri štvrtiny trov konania vynaložených spoločnosťami SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden a SAS.

7. SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden a SAS znášajú štvrtinu svojich vlastných trov konania.

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Spielmann Reine

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 30. marca 2022.

Podpisy

Obsah

I. Okolnosti predchádzajúce sporu . . . 2

A. Správne konanie . . . 2

B. Rozhodnutie z 9. novembra 2010 . . . 3

C. Žaloba proti rozhodnutiu z 9. novembra 2010 na Všeobecnom súde . . . 6

D. Napadnuté rozhodnutie . . . 7

II. Konanie a návrhy účastníkov konania . . . 18

III. Právny stav . . . 19

A. O návrhoch na zrušenie . . . 19

1. O prvom žalobnom dôvode založenom na porušení práva na obhajobu a zásady rovnosti zbraní z dôvodu odmietnutia prístupu k dôkazným prostriedkom v neprospech, ako aj v prospech žalobkýň . . . 20

a) O údajných dôkazoch v neprospech žalobkýň . . . 23

b) O údajných dôkazoch v prospech žalobkýň . . . 25

c) Záver . . . 26

2. O druhom žalobnom dôvode založenom na porušení práva byť vypočutý a na nedostatku právomoci . . . 27

a) O prvej časti druhého žalobného dôvodu založenej na porušení práva byť vypočutý a na nedostatku právomoci Komisie na uplatnenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúce spojenia . . . 27

1) O práve byť vypočutý . . . 27

2) O uplatnení kritéria kvalifikovaných účinkov . . . 30

i) O účinkoch koordinácie týkajúcej sa prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy, posudzovanej samostatne . . . 31

– O relevantnosti predmetného účinku . . . 31

– O predvídateľnosti predmetného účinku . . . 33

– O podstatnej povahe predmetného účinku . . . 35

– O bezprostrednej povahe predmetného účinku . . . 37

ii) O účinkoch jediného a pokračujúceho porušenia ako celku . . . 39

b) O druhej časti druhého žalobného dôvodu týkajúcej sa spojení medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom 40

3. O treťom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení správaní, na ktorých sa zúčastnili žalobkyne a toho, že tieto správania preukazujú ich účasť na jedinom a pokračujúcom porušení alebo ich vedomosť o ňom 43

a) O prvej časti založenej na viacerých protiprávnostiach pri konštatovaní jediného a pokračujúceho porušenia celosvetového rozsahu 43

1) O prvej výhrade vyplývajúcej z porušenia povinnosti odôvodnenia a z nesprávnych zistení týkajúcich sa celosvetovej povahy jediného a pokračujúceho porušenia 44

2) O druhej výhrade vyplývajúcej z nesprávnych zistení, že porušenie má rovnakú povahu 49

3) O tretej výhrade vyplývajúcej z nesprávnych zistení o pokračujúcej povahe porušenia 53

b) O druhej časti založenej na nesprávnom posúdení správaní vyplývajúcich z dvojstrannej aliancie so spoločnosťou Lufthansa 53

c) O tretej časti založenej na nesprávnom posúdení emailovej komunikácie z decembra 1999 v rámci aliancie Star Cargo 57

d) O štvrtej časti založenej na nesprávnom posúdení správaní v rámci aliancie WOW 61

1) O prvej výhrade vyplývajúcej z pochybení pri zistení protiprávnosti kontaktov medzi členmi aliancie WOW 61

i) O porušení práva na obhajobu 62

ii) O pôsobnosti dohody o aliancii WOW a jej skutočnom vykonávaní 63

iii) O dosahu kontaktov v rámci aliancie WOW 64

2) O druhej výhrade vyplývajúcej z nesprávneho opomenutia preskúmať zlučiteľnosť kontaktov v rámci aliancie WOW s článkom 101 ZFEÚ 67

i) O retroaktívnom a diskriminačnom uplatnení nového výkladu normy, ktorá sa uplatňuje na letecké aliancie 68

ii) O nezohľadnení vyhlásení žalobkýň týkajúcich sa uplatnenia článku 101 ods. 3 ZFEÚ 69

3) O tretej výhrade vyplývajúcej z pochybnení týkajúcich sa zahrnutia kontaktov v rámci aliancie WOW do rozsahu jediného a pokračujúceho porušenia 69

e) O ôsmej časti založenej na pochybeniach týkajúcich sa zahrnutia miestnych a rôznorodých udalostí, ku ktorým došlo v niekoľkých krajinách, do jediného a pokračujúceho porušenia 70

f) O piatej časti založenej na pochybeniach týkajúcich sa zahrnutia kontaktov vzťahujúcich sa na dohody o rezervácii kapacity do jediného a pokračujúceho porušenia . . . 75

g) O šiestej časti založenej na nesprávnom posúdení kontaktov, ku ktorým došlo v tretích krajinách . . . 79

1) O prvej výhrade založenej na porušení zásad suverenity a nezasahovania . . . 79

2) O druhej výhrade založenej na nesprávnom posúdení štátneho nátlaku, ktorému mali byť vystavené žalobkyne vo viacerých tretích krajinách . . . 80

i) Hongkong . . . 82

ii) Japonsko . . . 84

iii) Ostatné tretie krajiny . . . 87

3) O tretej výhrade založenej na pochybeniach pri uplatnení článku 101 ods. 1 ZFEÚ na správania týkajúce sa prichádzajúcich spojení pred 1. májom 2004 a článku 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave na správania týkajúce spojení medzi Úniou a Švajčiarskom pred 1. júnom 2002 89

4) O štvrtej výhrade vyplývajúcej z nesprávneho posúdenia správaní, ku ktorým došlo vo Švajčiarsku . . . 93

5) O piatej výhrade vyplývajúcej z pochybenia súvisiaceho so zahrnutím správaní žalobkýň v tretích krajinách do jediného a pokračujúceho porušenia . . . 96

h) O siedmej časti založenej na nesprávnom posúdení špekulácií iných dopravcov týkajúcich sa správania žalobkýň . . . 97

i) O deviatej časti založenej na nesprávnom posúdení vedomosti, ktorú mali žalobkyne o správaní ostatných obvinených dopravcov . . . 100

1) O prirážkach . . . 101

2) O odmietnutí platiť provízie . . . 105

j) O desiatej časti založenej na nesprávnom celkovom posúdení súboru nepriamych dôkazov, na ktorý sa odvoláva Komisia . . . 108

4. O štvrtom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 266 ZFEÚ, vlastníckeho práva chráneného článkom 17 Charty a povinnosti odôvodnenia . . . 110

a) O prvej časti založenej na porušení článku 266 ZFEÚ . . . 110

b) O druhej časti založenej na porušení vlastníckeho práva chráneného článkom 17 Charty . . . 112

c) O tretej časti založenej na porušení povinnosti odôvodnenia . . . 113

5. O piatom žalobnom dôvode založenom na pochybeniach pri určení výšky pokuty uloženej žalobkyniam . . . 114

a) O prvej časti založenej na pochybeniach pri určení hodnoty predaja 114

1) O zahrnutí obratu pochádzajúceho z predaja služieb nákladnej dopravy na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a Švajčiarskom do hodnoty predaja . . 115

2) O zahrnutí obratu pochádzajúceho z predajov „realizovaných mimo EHP“ do hodnoty predaja a o všeobecnom znížení o 50 % 116

3) O zahrnutí celkovej ceny služieb nákladnej dopravy, a nie iba prirážok, do hodnoty predaja 120

4) O zahrnutí predajov realizovaných na leteckých spojeniach nesúvisiacich s ojedinelými miestnymi epizódami, na ktorých sa žalobkyne zúčastnili na „hŕstke spojení“, do hodnoty predaja 122

b) O druhej časti založenej na pochybeniach pri určení závažnosti jediného a pokračujúceho porušenia 122

c) O tretej časti založenej na pochybeniach pri určení trvania jediného a pokračujúceho porušenia 127

d) O štvrtej časti založenej na pochybeniach pri zvýšení základnej sumy z dôvodu opakovania porušenia 127

e) O piatej časti založenej na pochybeniach pri zohľadnení poľahčujúcich okolností . . 130

B. O návrhoch na zmenu výšky pokuty uloženej žalobkyniam 133

IV. O trovách 142