Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SPLOŠNEGA SODIŠČA (četrti razširjeni senat)

z dne 30. marca 2022 *

„Konkurenca – Omejevalni sporazumi – Trg letalskega tovornega prevoza – Sklep o ugotovitvi kršitve člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Skupnostjo in Švico o zračnem prometu – Usklajevanje elementov cene storitev letalskega tovornega prevoza (dodatna taksa za gorivo, dodatna taksa za varnost in plačilo provizij od teh dodatnih taks) – Izmenjava informacij – Krajevna pristojnost Komisije – Pravica do obrambe – Enakost orožij – Člen 266 PDEU – Državna prisila – Enotna in trajajoča kršitev – Znesek globe – Vrednost prodaje – Teža kršitve – Trajanje udeležbe pri kršitvi – Olajševalne okoliščine – Bistveno omejena udeležba – Obteževalne okoliščine – Ponovna kršitev – Neomejena pristojnost“

V zadevi T-324/17,

SAS Cargo Group A/S s sedežem v Kastrupu (Danska),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden s sedežem v Stockholmu (Švedska),

SAS AB s sedežem v Stockholmu,

ki jih zastopajo B. Creve, M. Kofmann, J. Killick in G. Forwood, odvetniki,

tožeče stranke,

proti

Evropski komisiji, ki jo zastopata A. Dawes in C. Vollrath, agenta, skupaj z B. Dohertyjem, barrister,

tožena stranka,

zaradi predloga na podlagi člena 263 PDEU, s katerim se v bistvu predlagata razglasitev ničnosti Sklepa Komisije C(2017) 1742 final z dne 17. marca 2017 v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (zadeva AT.39258 – letalski tovorni prevoz) v delu, v katerem se nanaša na tožeče stranke, in, podredno, znižanje globe, ki jim je bila naložena,

SPLOŠNO SODIŠČE (četrti razširjeni senat),

* Jezik postopka: angleščina.

v sestavi H. Kanninen (poročevalec), predsednik, J. Schwarcz, C. Iliopoulos, D. Spielmann, sodniki, in I. Reine, sodnica,

sodni tajnik: L. Ramette, administrator,

na podlagi pisnega dela postopka in obravnave z dne 11. julija 2019

izreka naslednjo

Sodbo

I. Dejansko stanje

1 Tožeče stranke, družbe SAS Cargo Group A/S (v nadaljevanju: SAS Cargo), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (v nadaljevanju: SAS Consortium) in SAS AB, delujejo na trgu letalskega tovornega prevoza (v nadaljevanju: tovorni prevoz). Družba SAS Cargo, ki ponuja storitve tovornega prevoza, je hčerinska družba v posredni izključni lasti družbe SAS. Družba SAS Cargo do 1. junija 2001 ni bila ločen pravni subjekt, ampak je bila poslovna enota družbe SAS Consortium. Družba SAS Consortium je v lasti družbe SAS.

2 Letalske družbe v sektorju tovornega prevoza zagotavljajo prevoz tovora po zračni poti (v nadaljevanju: prevozniki). Ti prevozniki praviloma opravljajo storitve tovornega prevoza za špediterje, ki organizirajo prevoz zadevnega tovora v imenu pošiljateljev. V zameno ti špediterji navedenim prevoznikom plačajo ceno, ki je po eni strani sestavljena iz tarif, ki so izračunane za kilogram in so dogovorjene bodisi za daljše obdobje (običajno eno sezono, torej šest mesecev) bodisi samo za takrat, po drugi strani pa iz različnih dodatnih taks, katerih namen je kritje nekaterih stroškov.

3 Razlikovati je treba med štirimi vrstami prevoznikov: prvič, tistimi, ki upravljajo izključno tovorna letala; drugič, tistimi, ki na svojih letih, namenjenih potnikom, del prtljažnega prostora na letalu rezervirajo za prevoz blaga; tretjič, tistimi, ki imajo hkrati tovorna letala in prostor, rezerviran za prevoz tovora v prtljažnem prostoru potniških letal (mešani letalski prevozniki), in četrtič, integratorji, ki imajo tovorna letala in ki hkrati opravljajo integrirane storitve hitre dostave in splošne storitve prevoza tovora.

4 Ker noben prevoznik ne more dovolj pogosto oskrbovati vseh večjih krajev, kamor je namenjen tovor, po vsem svetu, je prišlo med njimi do sklepanja sporazumov o povečanju pokritosti omrežja ali izboljšanju voznega reda, tudi v okviru obsežnejših poslovnih povezav med prevozniki. V času dejanskega stanja so te povezave med drugim vključevale zvezo WOW, ki je združevala družbe Deutsche Lufthansa AG (v nadaljevanju: Lufthansa), SAS Cargo, Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (v nadaljevanju: SAC) in Japan Airlines International Co. Ltd (v nadaljevanju: Japan Airlines).

A. Upravni postopek

5 Komisija Evropskih skupnosti je 7. decembra 2005 prejela prošnjo za imuniteto na podlagi njenega obvestila o imuniteti pred globami in zmanjševanju glob v primerih kartelov (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 155), ki so jo vložile družba Lufthansa in njeni hčerinski

družbi, Lufthansa Cargo AG in Swiss International Air Lines AG (v nadaljevanju: Swiss). Glede na to prošnjo so med več prevozniki obstajali intenzivni protikonkurenčni stiki, ki so se med drugim nanašali na:

– dodatno takso za gorivo (v nadaljevanju: DTG), ki naj bi bila uvedena za kritje naraščajočih stroškov goriva;

– dodatno takso za varnost (v nadaljevanju: DTV), ki naj bi bila uvedena za kritje stroškov nekaterih varnostnih ukrepov, naloženih po terorističnih napadih 11. septembra 2001.

6 Komisija je 14. in 15. februarja 2006 opravila nenapovedane preglede v prostorih več prevoznikov v skladu s členom 20 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov [101] in [102 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 205).

7 Po pregledih je več prevoznikov, med njimi družbi SAS Cargo in SAS Consortium, vložilo prošnjo na podlagi obvestila iz leta 2002, omenjenega v točki 5 zgoraj.

8 Komisija je 19. decembra 2007, potem ko je poslala več zahtev po informacijah, naslovila obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah na 27 prevoznikov, med katerimi so bile tožeče stranke (v nadaljevanju: obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah). Navedla je, da so ti prevozniki kršili člen 101 PDEU, člen 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru (EGP) in člen 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (v nadaljevanju: Sporazum ES-Švica o zračnem prometu) s tem, da so bili udeleženi pri omejevalnem sporazumu, in sicer zlasti v zvezi z DTG, DTV in neplačilom provizij od dodatnih taks (v nadaljevanju: neplačilo provizij).

9 Naslovniki obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah so v odgovor nanj predložili pisne pripombe.

10 Zaslišanje je potekalo od 30. junija do 4. julija 2008.

B. Sklep z dne 9. novembra 2010

11 Komisija je 9. novembra 2010 sprejela Sklep C(2010) 7694 final v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma [ES-Švica o zračnem prometu] (zadeva COMP/39258 – letalski tovorni prevoz) (v nadaljevanju: Sklep z dne 9. novembra 2010). Ta sklep je bil naslovljen na 21 prevoznikov (v nadaljevanju: prevozniki, obtoženi s Sklepom z dne 9. novembra 2010), in sicer na družbe:

– Air Canada;

– Air France-KLM (v nadaljevanju: AF-KLM);

– Société Air France (v nadaljevanju: AF);

– Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (v nadaljevanju: KLM);

– British Airways plc;

– Cargolux Airlines International SA (v nadaljevanju: Cargolux);

– Cathay Pacific Airways Ltd (v nadaljevanju: CPA);

– Japan Airlines Corp.;

– Japan Airlines;

– Lan Airlines SA;

– Lan Cargo SA;

– Lufthansa Cargo;

– Lufthansa;

– Swiss;

– Martinair Holland NV (v nadaljevanju: Martinair);

– Qantas Airways Ltd (v nadaljevanju: Qantas);

– SAS;

– SAS Cargo;

– SAS Consortium;

– SAC;

– Singapore Airlines Ltd (v nadaljevanju: SIA).

12 Začasno navedeni očitki v zvezi z drugimi naslovniki obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah so bili umaknjeni (v nadaljevanju: neobtoženi prevozniki).

13 V obrazložitvi Sklepa z dne 9. novembra 2010 je opisana enotna in trajajoča kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, ki je obsegala ozemlje EGP in Švice ter s katero naj bi prevozniki, obtoženi s Sklepom z dne 9. novembra 2010, usklajevali svoja ravnanja glede določanja cen za storitve tovornega prevoza.

14 V izreku Sklepa z dne 9. novembra 2010 je v delu, v katerem se nanaša na tožeče stranke, navedeno:

„Člen 1

Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP s tem, da so bila udeležena pri kršitvi, ki so jo sestavljali hkrati sporazumi in usklajena ravnanja, s katerimi so usklajevala različne sestavne dele cene, ki se zaračunava za storitve [tovornega prevoza] na povezavah med letališči v EGP v teh obdobjih:

[…]

(j) družba SAS […] od 17. avgusta 2001 do 14. februarja 2006;

(k) družba [SAS Cargo] od 1. junija 2001 do 14. februarja 2006;

(l) družba [SAS Consortium] od 13. decembra 1999 do 28. decembra 2003;

[…]

Člen 2

Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU s tem, da so bila udeležena pri kršitvi, ki so jo sestavljali hkrati sporazumi in usklajena ravnanja, s katerimi so usklajevala različne sestavne dele cene, ki se zaračunava za storitve [tovornega prevoza] na povezavah med letališči v Evropski uniji in letališči zunaj EGP v teh obdobjih:

[…]

(q) družba SAS […] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;

(r) družba [SAS Cargo] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;

[…]

Člen 3

Ta podjetja so kršila člen 53 Sporazuma EGP s tem, da so bila udeležena pri kršitvi, ki so jo sestavljali hkrati sporazumi in usklajena ravnanja, s katerimi so usklajevala različne sestavne dele cene, ki se zaračunava za storitve [tovornega prevoza] na povezavah med letališči v državah pogodbenicah Sporazuma EGP, ki pa niso države članice, in letališči v tretjih državah v teh obdobjih:

[…]

(o) družba SAS […] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;

(p) družba [SAS Cargo] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;

[…]

Člen 4

Ta podjetja so kršila člen 8 Sporazuma [ES-Švica] o zračnem prometu s tem, da so bila udeležena pri kršitvi, ki so jo sestavljali hkrati sporazumi in usklajena ravnanja, s katerimi so usklajevala različne sestavne dele cene, ki se zaračunava za storitve [tovornega prevoza] na povezavah med letališči v Evropski uniji in letališči v Švici v teh obdobjih:

[…]

(j) družba SAS […] od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006;

(k) družba [SAS Cargo] od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006;

(l) družba [SAS Consortium] od 1. junija 2002 do 28. decembra 2003.

[…]

Člen 5

Za kršitve iz členov od 1 do 4 [Sklepa z dne 9. novembra 2010] se naložijo te globe:

[…]

(o) družbi [SAS Consortium]: 5.355.000 EUR;

(p) družbama [SAS Cargo] in [SAS Consortium] skupno in solidarno: 4.254.250 EUR;

(q) [tožečim strankam] skupno in solidarno: 5.265.750 EUR;

(r) družbama [SAS Cargo] in SAS […] skupno in solidarno: 32.984.250 EUR;

(s) družbi [SAS Cargo]: 22.308.250 EUR;

[…]

Člen 6

Podjetja iz členov od 1 do 4 nemudoma končajo kršitve iz navedenih členov, če tega še niso storila.

Vzdržijo se kakršnih koli dejanj ali ravnanj, navedenih v členih od 1 do 4, ter kakršnih koli dejanj ali ravnanj, ki imajo enak ali podoben cilj ali učinek.“

C. Tožbe zoper Sklep z dne 9. novembra 2010 pred Splošnim sodiščem

15 Tožeče stranke so 25. januarja 2011 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložile tožbo za razglasitev ničnosti Sklepa z dne 9. novembra 2010 v delu, v katerem se je nanašal nanje, in podredno za znižanje glob, ki so jim bile naložene. Tudi drugi prevozniki, obtoženi s Sklepom z dne 9. novembra 2010, razen družbe Qantas, so pri Splošnem sodišču vložili tožbe zoper ta sklep.

16 Splošno sodišče je s sodbami z dne 16. decembra 2015, Air Canada/Komisija (T-9/11, neobjavljena, EU:T:2015:994); Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Komisija (T-28/11, neobjavljena, EU:T:2015:995); Japan Airlines/Komisija (T-36/11, neobjavljena, EU:T:2015:992); Cathay Pacific Airways/Komisija (T-38/11, neobjavljena, EU:T:2015:985); Cargolux Airlines/Komisija (T-39/11, neobjavljena, EU:T:2015:991); Latam Airlines Group in Lan Cargo/Komisija (T-40/11, neobjavljena, EU:T:2015:986); Singapore Airlines in Singapore Airlines Cargo Pte/Komisija (T-43/11, neobjavljena, EU:T:2015:989); Deutsche Lufthansa in drugi/Komisija (T-46/11, neobjavljena, EU:T:2015:987); British Airways/Komisija (T-48/11, neobjavljena, EU:T:2015:988); SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-56/11, neobjavljena, EU:T:2015:990); Air France-KLM/Komisija (T-62/11, neobjavljena, EU:T:2015:996); Air France/Komisija (T-63/11, neobjavljena, EU:T:2015:993), in Martinair Holland/Komisija (T-67/11, EU:T:2015:984), razglasilo Sklep z dne 9. novembra 2010 za v celoti ali delno ničen v delu, v katerem se je nanašal na družbe Air Canada, KLM, Japan Airlines in Japan Airlines

Corp., CPA, Cargolux, Latam Airlines Group SA (nekdanja Lan Airlines) in Lan Cargo, SAC in SIA, Lufthansa, Lufthansa Cargo in Swiss, British Airways, na tožeče stranke ter na družbe AF-KLM, AF in Martinair. Splošno sodišče je presodilo, da je ta sklep pomanjkljivo obrazložen.

17 V zvezi s tem je Splošno sodišče, na prvem mestu, ugotovilo, da so v Sklepu z dne 9. novembra 2010 protislovja med njegovo obrazložitvijo in njegovim izrekom. V obrazložitvi tega sklepa je bila opisana ena sama enotna in trajajoča kršitev v zvezi z vsemi letalskimi povezavami, ki jih je zajemal omejevalni sporazum, pri katerem naj bi sodelovali prevozniki, obtoženi s Sklepom z dne 9. novembra 2010. V izreku navedenega sklepa pa so ugotovljene bodisi štiri različne enotne in trajajoče kršitve bodisi ena sama enotna in trajajoča kršitev, za katero naj bi bili odgovorni le prevozniki, ki so bili na povezavah, navedenih v členih od 1 do 4 tega sklepa, neposredno udeleženi pri kršitvah, ki so navedene v vsakem od omenjenih členov, ali so vedeli za dogovarjanja glede teh povezav in sprejeli tveganje v zvezi z njimi. Nobena od teh dveh razlag izreka zadevnega sklepa pa ni bila v skladu z njegovo obrazložitvijo.

18 Splošno sodišče je prav tako kot nezdružljivo z obrazložitvijo Sklepa z dne 9. novembra 2010 zavrnilo alternativno razlago njegovega izreka, ki jo je predlagala Komisija, in sicer, da je mogoče to, da nekateri prevozniki, obtoženi s Sklepom z dne 9. novembra 2010, niso navedeni v členih 1, 3 in 4 tega sklepa, pojasniti – ne da bi bilo treba šteti, da so bile s temi členi ugotovljene različne enotne in trajajoče kršitve – z dejstvom, da navedeni prevozniki niso zagotavljali povezav, ki so zajete s temi določbami.

19 Na drugem mestu, Splošno sodišče je presodilo, da obrazložitev Sklepa z dne 9. novembra 2010 vsebuje pomembna notranja protislovja.

20 Na tretjem mestu, Splošno sodišče je, potem ko je poudarilo, da nobena od dveh mogočih razlag izreka Sklepa z dne 9. novembra 2010 ni v skladu z njegovo obrazložitvijo, preučilo, ali notranja protislovja navedenega sklepa v okviru vsaj ene od dveh mogočih razlag navedenega sklepa lahko posegajo v pravico tožečih strank do obrambe in Splošnemu sodišču preprečujejo, da izvede svoj nadzor. V zvezi s prvo razlago, in sicer, da so ugotovljene štiri različne enotne in trajajoče kršitve, je odločilo, prvič, da tožeče stranke niso mogle razumeti, v kolikšnem obsegu je bilo mogoče na podlagi dokazov, navedenih v obrazložitvi in povezanih z obstojem enotne in trajajoče kršitve, ugotoviti obstoj štirih različnih kršitev, ugotovljenih v izreku, in torej prav tako niso mogle izpodbijati njihove zadostnosti. Drugič, presodilo je, da tožeče stranke niso mogle razumeti utemeljitve, na podlagi katere jih je Komisija štela za odgovorne za kršitev, vključno za povezave, ki jih v obsegu, opredeljenem v vsakem členu Sklepa z dne 9. novembra 2010, niso zagotavljale.

D. Izpodbijani sklep

21 Komisija je 20. maja 2016, potem ko je Splošno sodišče razglasilo ničnost, prevoznikom, obtoženim s Sklepom z dne 9. novembra 2010, ki so pri Splošnem sodišču vložili tožbo zoper ta sklep, poslala dopis, v katerem jih je obvestila, da ji namerava njen generalni direktorat (GD) za konkurenco predlagati sprejetje novega sklepa o ugotovitvi, da so sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu za vse povezave, omenjene v tem sklepu.

22 Naslovniki dopisa Komisije, omenjenega v točki 21 zgoraj, so bili pozvani, naj v enem mesecu izrazijo svoje stališče o predlogu GD Komisije za konkurenco. Vsi, vključno s tožečimi strankami, so izkoristili to možnost.

23 Komisija je 17. marca 2017 sprejela Sklep C(2017) 1742 final v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma [ES-Švica o zračnem prometu] (zadeva AT.39258 – letalski tovorni prevoz) (v nadaljevanju: izpodbijani sklep). Navedeni sklep je bil naslovljen na 19 prevoznikov (v nadaljevanju: obtoženi prevozniki), in sicer na družbe:

– 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 Izpodbijani sklep ne vsebuje očitkov zoper druge naslovnike obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah.

25 V obrazložitvi izpodbijanega sklepa je opisana enotna in trajajoča kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, s katero naj bi obtoženi prevozniki usklajevali svoja ravnanja glede določanja cen za storitve tovornega prevoza po vsem svetu prek DTG, DTV in plačila provizije od dodatnih taks.

26 Na prvem mestu, Komisija je v oddelku 4.1 izpodbijanega sklepa opisala „[o]snovna načela in struktur[o] omejevalnega sporazuma“. V točkah 107 in 108 obrazložitve tega sklepa je navedla, da je preiskava razkrila omejevalni sporazum na svetovni ravni, ki je temeljil na mreži dvostranskih in večstranskih stikov med konkurenti v daljšem obdobju v zvezi z ravnanjem, za katero so se odločili, ga predvideli ali načrtovali v zvezi z različnimi elementi cen za storitve tovornega prevoza, in sicer v zvezi z DTG, DTV in neplačilom provizij. Poudarila je, da je bil skupni cilj te mreže stikov usklajevanje ravnanja konkurentov pri določanju cen ali zmanjšanje negotovosti glede njihove cenovne politike (v nadaljevanju: sporni omejevalni sporazum).

27 V skladu s točko 109 obrazložitve izpodbijanega sklepa je bil cilj usklajene uporabe DTG zagotoviti, da prevozniki po vsem svetu naložijo pavšalno dodatno takso na kilogram za vse zadevne pošiljke. Vzpostavljena naj bi bila kompleksna mreža predvsem dvostranskih stikov med prevozniki, da bi se usklajevala in nadzorovala uporaba DTG, pri čemer se je po mnenju Komisije natančen datum uporabe pogosto določil na lokalni ravni, glavni lokalni prevoznik je navadno prevzel vodstvo, drugi pa so mu sledili. Ta usklajen pristop naj bi se razširil na DTV in tudi na neplačilo provizij, tako da naj bi te postale neto prihodki za prevoznike in naj bi pomenile dodaten spodbujevalni ukrep, da bi ti še naprej usklajevali dodatne takse.

28 V skladu s točko 110 obrazložitve izpodbijanega sklepa je bilo višje vodstvo sedeža več prevoznikov bodisi neposredno vpleteno v stike s konkurenti bodisi je bilo o njih redno obveščeno. V primeru dodatnih taks naj bi bile odgovorne osebe glavnih uprav v medsebojnem stiku, ko se je bližala sprememba ravni dodatne takse. Neplačilo provizij naj bi bilo prav tako večkrat potrjeno v okviru stikov na ravni glavne uprave. Stiki naj bi bili pogosti tudi na lokalni ravni, da bi po eni strani bolje izvajali navodila glavnih uprav in jih prilagodili razmeram na lokalnem trgu ter po drugi strani uskladili in izvajali lokalne pobude. V zadnjenavedenem primeru naj bi glavne uprave prevoznikov na splošno dovolile predlagano ukrepanje ali bile o njem obveščene.

29 V skladu s točko 111 obrazložitve izpodbijanega sklepa so prevozniki med seboj vzpostavili stik dvostransko, v majhnih skupinah ali v nekaterih primerih v velikih večstranskih forumih. Lokalna združenja predstavnikov prevoznikov naj bi se zlasti v Hongkongu in Švici uporabila za razpravo o ukrepih za izboljšanje donosnosti in za usklajevanje dodatnih taks. Za to naj bi se izkoriščali tudi sestanki povezav, kot je zveza WOW.

30 Na drugem mestu, Komisija je v oddelkih od 4.3 do 4.5 izpodbijanega sklepa opisala stike v zvezi z DTG, DTV oziroma neplačilom provizij (v nadaljevanju: sporni stiki).

31 Tako je, prvič, Komisija v točkah od 118 do 120 obrazložitve izpodbijanega sklepa povzela stike v zvezi z DTG, kot sledi:

> „(118) Mreža dvostranskih stikov, v katero je bilo vpletenih več letalskih prevoznikov, je bila vzpostavljena konec leta 1999, začetek leta 2000 in je udeležencem omogočala, da si izmenjujejo informacije o ukrepih podjetij z vsemi člani mreže. Prevozniki so redno vzpostavljali stike z drugimi, da bi razpravljali o vseh vprašanjih v zvezi z DTG, zlasti o spremembah mehanizma, spremembah ravni DTG, dosledni uporabi mehanizma in okoliščinah, ko nekateri letalski prevozniki niso sledili sistemu.
>
> (119) Za izvajanje DTG na lokalni ravni se je pogosto uporabljal sistem, s katerim so letalski prevozniki, ki so imeli prevladujoč položaj na nekaterih povezavah ali v nekaterih državah, najprej napovedali spremembo, nato pa so jim sledili drugi […].

(120) DTG se je protikonkurenčno usklajevala predvsem v štirih okvirih: v okviru uvedbe DTG na začetku leta 2000, v okviru ponovne uvedbe mehanizma DTG po odpravi mehanizma, ki ga določa [Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA)], v okviru uvedbe novih sprožitvenih pragov (s povečanjem najvišje ravni DTG) in zlasti ko so se indeksi goriva približevali pragu, pri katerem pride do povečanja ali znižanja DTG.“

32 Drugič, Komisija je v točki 579 obrazložitve izpodbijanega sklepa povzela stike v zvezi z DTV tako:

„Več [obtoženih prevoznikov] je med drugim razpravljalo o njihovih namenih za uvedbo DTV […]. Poleg tega se je razpravljalo o znesku dodatne takse in časovnem razporedu uvedbe. [Obtoženi prevozniki] so med drugim delili ideje o utemeljitvi, ki jo je treba dati svojim strankam. V celotnem obdobju od leta 2002 do leta 2006 so potekali redni stiki glede izvajanja DTV. Nezakonito usklajevanje je potekalo tako na ravni glavnih uprav kot na lokalni ravni.“

33 Tretjič, Komisija je v točki 676 obrazložitve izpodbijanega sklepa navedla, da so obtoženi prevozniki „še naprej zavračali plačilo provizije od dodatnih taks in vzajemno potrdili svojo namero v zvezi s tem med številnimi stiki“.

34 Na tretjem mestu, Komisija je v oddelku 4.6 izpodbijanega sklepa preučila sporne stike. Presoja stikov, ki se očitajo tožečim strankam, je v točkah od 790 do 792 obrazložitve tega sklepa.

35 Na četrtem mestu, Komisija je v oddelku 5 izpodbijanega sklepa za dejstva v zadevi uporabila člen 101 PDEU, pri tem pa v opombi 1289 tega sklepa pojasnila, da ugotovitve veljajo tudi za člen 53 Sporazuma EGP in člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu. Tako je, prvič, v točki 846 obrazložitve navedenega sklepa ugotovila, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje ali vplivali na določanje cen, „kar navsezadnje pomeni določanje cen v zvezi z“ DTG, DTV in plačilom provizije od dodatnih taks. V točki 861 obrazložitve istega sklepa je opredelila „splošni sistem usklajevanja ravnanja v zvezi z določanjem cen za storitve tovornega prevoza“, katerega preiskava je razkrila obstoj „zapletene kršitve, ki jo sestavljajo različni ukrepi, ki jih je mogoče opredeliti bodisi kot sporazum bodisi kot usklajeno ravnanje in v okviru katerih so konkurenti zavestno nadomestili tveganja konkurence s praktičnim medsebojnim sodelovanjem“.

36 Drugič, Komisija je v točki 869 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da „zadevno ravnanje pomeni enotno in trajajočo kršitev člena 101 PDEU“. Tako je menila, da so zadevni dogovori sledili enotnemu protikonkurenčnemu cilju oviranja konkurence v sektorju tovornega prevoza v EGP, tudi če je usklajevanje potekalo na lokalni ravni in se je spreminjalo lokalno (točke od 872 do 876 obrazložitve), so se nanašali na „[e]noten proizvod/storitev“, in sicer na „opravljanje storitev […] tovornega prevoza in določanje njihovih cen“ (točka 877 obrazložitve), so zadevali ista podjetja (točka 878 obrazložitve), so bili enotni (točka 879 obrazložitve) in so se nanašali na tri sestavne dele, in sicer na DTG, DTV in neplačilo provizij, o katerih „se je pogosto razpravljalo skupaj med istim stikom s konkurenti“ (točka 880 obrazložitve).

37 V točki 882 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija dodala, da so bile tožeče stranke vpletene v dva od treh sestavnih delov enotne kršitve, in sicer v DTG in DTV, da pa „so glede na svojo vpletenost v druge sestavne dele kršitve lahko razumno predvidele izmenjave med udeleženci v zvezi s tako povezanim predmetom, kot je plačilo provizije od dodatnih taks, in so bile pripravljene sprejeti tveganje“.

38 Tretjič, Komisija je v točki 884 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da je zadevna kršitev trajajoča.

39 Četrtič, Komisija je v točkah od 885 do 890 obrazložitve izpodbijanega sklepa preučila upoštevnost stikov v tretjih državah in stikov v zvezi s povezavami, na katerih prevozniki niso nikoli opravljali letov oziroma jih niso mogli zakonito opravljati. Menila je, da so bili ti stiki glede na to, da ima sporni omejevalni sporazum svetovno razsežnost, upoštevni za ugotovitev obstoja enotne in trajajoče kršitve. Natančneje, po eni strani je navedla, da so bile dodatne takse splošni ukrepi, ki niso bili specifični za določeno povezavo, ampak je bil njihov cilj, da se uporabijo za vse povezave na svetovni ravni, vključno s povezavami, ki so imele kraj odhoda in kraj prihoda v EGP in Švici. Navedla je, da je bilo neplačilo provizij prav tako splošno. Po drugi strani je menila, da nobena nepremostljiva ovira ne preprečuje prevoznikom opravljanja storitev tovornega prevoza na povezavah, na katerih nikoli niso opravljali letov ali jih ne bi mogli zakonito opravljati, zlasti zaradi sporazumov, ki so jih lahko sklenili med seboj.

40 Petič, Komisija je v točki 903 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da je bil cilj spornega ravnanja omejevanje konkurence „vsaj v [Uniji], v EGP in Švici“. V točki 917 obrazložitve tega sklepa je v bistvu dodala, da zato ni treba upoštevati „konkretnih učinkov“ tega ravnanja.

41 Šestič, Komisija se je v točkah od 922 do 971 obrazložitve izpodbijanega sklepa ukvarjala z zvezo WOW. V točki 971 obrazložitve tega sklepa je ugotovila:

„Glede na vsebino sporazuma zveze WOW in njegovo izvajanje Komisija meni, da je usklajevanje dodatnih taks med člani [zveze] WOW potekalo zunaj legitimnega okvira zveze, ki ga ne upravičuje. Člani so bili v resnici seznanjeni z nezakonitostjo takega usklajevanja. Poleg tega so bili seznanjeni, da je usklajevanje dodatnih taks vključevalo več [prevoznikov], ki niso sodelovali v [zvezi] WOW. Komisija zato meni, da dokazi glede stikov med člani [zveze] WOW […] dokazujejo njihovo sodelovanje pri kršitvi člena 101 PDEU, kot je opisana v tem sklepu.“

42 Sedmič, Komisija je v točkah od 972 do 1021 obrazložitve izpodbijanega sklepa preučila ureditev sedmih tretjih držav, v zvezi s katero je več obtoženih prevoznikov zatrjevalo, da jim nalaga dogovarjanje o dodatnih taksah, s čimer je onemogočila uporabo upoštevnih pravil o konkurenci. Komisija je menila, da ti prevozniki niso dokazali, da so ravnali pod prisilo navedenih tretjih držav.

43 Osmič, Komisija je v točkah od 1024 do 1035 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da bi enotna in trajajoča kršitev lahko znatno vplivala na trgovino med državami članicami, med pogodbenicami Sporazuma EGP in med pogodbenicami Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.

44 Devetič, Komisija je preučila meje svoje krajevne in časovne pristojnosti za ugotovitev in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci v obravnavanem primeru. Po eni strani je v točkah od 822 do 832 obrazložitve izpodbijanega sklepa pod naslovom „Pristojnost Komisije“ v bistvu ugotovila, da ne bo uporabila, prvič, člena 101 PDEU za sporazume in ravnanja pred 1. majem 2004 v zvezi s povezavami med letališči v Evropski uniji in letališči zunaj EGP (v nadaljevanju: povezave Unija-tretje države), drugič, člena 53 Sporazuma EGP za sporazume in ravnanja pred 19. majem 2005 v zvezi s povezavami Unija-tretje države in povezavami med letališči v državah, ki so pogodbenice Sporazuma EGP in niso članice Unije, in letališči v tretjih državah (v nadaljevanju: povezave EGP brez povezav Unija-tretje države, skupaj s povezavami Unija-tretje države pa v nadaljevanju: povezave EGP-tretje države), in, nazadnje, člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu za sporazume in ravnanja pred 1. junijem 2002 v zvezi s povezavami med letališči v Uniji in švicarskimi letališči (v nadaljevanju: povezave Unija-Švica). Pojasnila je tudi, da namen izpodbijanega sklepa „nikakor ni ugotoviti kakršno koli kršitev člena 8 Sporazuma [ES-Švica o zračnem prometu] v zvezi s storitvami tovornega prevoza [med] Švico [in] tretjimi državami“.

45 Po drugi strani je Komisija v točkah od 1036 do 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa pod naslovom „Uporaba člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP na vstopnih zračnih povezavah“ zavrnila trditve različnih obtoženih prevoznikov, da naj bi prekoračila meje svoje krajevne pristojnosti glede na pravila mednarodnega javnega prava s tem, da je ugotovila in sankcionirala kršitev teh dveh določb na povezavah s krajem odhoda iz tretjih držav in krajem prihoda v EGP (v nadaljevanju: vstopne povezave, in kadar gre za storitve tovornega prevoza, ponujene na teh povezavah: vstopne storitve tovornega prevoza). In sicer je v točki 1042 obrazložitve tega sklepa navedla merila, za katera je menila, da se uporabijo:

„Kar zadeva ekstrateritorialno uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, se te določbe uporabljajo za sporazume, ki se izvajajo v [Uniji] (teorija izvajanja) ali ki imajo takojšnje, znatne in predvidljive učinke v [Uniji] (teorija učinkov).“

46 Komisija je v točkah od 1043 do 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa uporabila zadevna merila za dejansko stanje v obravnavani zadevi:

„(1043) Pri [vstopnih storitvah tovornega prevoza] se uporabljata člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP, ker je treba sámo storitev, ki je predmet kršitve na področju določanja cen, opraviti in je dejansko delno opravljena na ozemlju EGP. Poleg tega je do številnih stikov, v okviru katerih so naslovniki usklajevali dodatne takse in neplačilo provizij, prihajalo v EGP ali pa so bile v njih udeležene osebe, ki so bile v EGP.

(1044) […] primer, naveden v [Prečiščenem] obvestilu [Komisije o pravni pristojnosti v okviru Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 o nadzoru koncentracij podjetij (UL 2008, C 95, str. 1)], tu ni upošteven. [Navedeno o]bvestilo se nanaša na geografsko razdelitev prometa med podjetji, da bi se ugotovilo, ali so doseženi pragovi prometa iz člena 1 Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004 z dne 20. januarja 2004 o nadzoru koncentracij podjetij [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 3, str. 40)].

(1045) Poleg tega imajo lahko protikonkurenčna ravnanja v tretjih državah v zvezi z […] prevozom tovora v Unijo in EGP takojšnje, znatne in predvidljive učinke v Uniji in EGP, saj lahko večji stroški zračnega prevoza v EGP in torej višje cene uvoženega blaga po svoji naravi vplivajo na potrošnike v EGP. V obravnavanem primeru so protikonkurenčna ravnanja, s katerimi je bila odpravljena konkurenca med prevozniki, ki ponujajo [vstopne storitve tovornega prevoza], lahko imela take učinke tudi na opravljanje storitev [tovornega prevoza] drugih prevoznikov v EGP, med vozlišči (‚hubs‘) v EGP, ki jih uporabljajo prevozniki tretjih držav, in letališči, kamor so namenjene te pošiljke v EGP in na katera prevoznik iz tretje države ne leti.

(1046) Nazadnje je treba poudariti, da je Komisija odkrila omejevalni sporazum na svetovni ravni. Omejevalni sporazum se je izvajal po vsem svetu, dogovori v okviru omejevalnega sporazuma v zvezi z vstopnimi povezavami pa so bili sestavni del enotne in trajajoče kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP. Dogovori v okviru omejevalnega sporazuma so bili v številnih primerih organizirani na centralni ravni, lokalno osebje pa jih je le izvajalo. Enotna uporaba dodatnih taks na svetovni ravni je bila ključni element omejevalnega sporazuma.“

47 Na petem mestu, Komisija je v točki 1146 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da se je sporni omejevalni sporazum začel 7. decembra 1999 in je trajal do 14. februarja 2006. V isti točki obrazložitve je pojasnila, da so se s tem omejevalnim sporazumom kršili:

– člen 101 PDEU od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006 v zvezi z letalskim prevozom med letališči v Uniji;

– člen 101 PDEU od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006 v zvezi z letalskim prevozom na povezavah Unija-tretje države;

– člen 53 Sporazuma EGP od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006 v zvezi z letalskim prevozom med letališči v EGP (v nadaljevanju: povezave v EGP);

– člen 53 Sporazuma EGP od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006 v zvezi z letalskim prevozom na povezavah EGP brez povezav Unija-tretje države;

– člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006 v zvezi z letalskim prevozom na povezavah Unija-Švica.

48 Komisija je v zvezi s tožečimi strankami navedla, da je kršitev trajala od 13. decembra 1999 do 14. februarja 2006.

49 Na šestem mestu, Komisija je v oddelku 8 izpodbijanega sklepa preučila korektivne ukrepe, ki jih je treba sprejeti, in globe, ki jih je treba naložiti.

50 Komisija je zlasti v zvezi z določitvijo zneska glob navedla, da je upoštevala težo in trajanje enotne in trajajoče kršitve ter morebitne obteževalne ali olajševalne okoliščine. V zvezi s tem se je sklicevala na Smernice o načinu določanja glob, naloženih v skladu s členom 23(2)(a) Uredbe št. 1/2003 (UL 2006, C 210, str. 2; v nadaljevanju: Smernice iz leta 2006).

51 Komisija je v točkah 1184 in 1185 obrazložitve izpodbijanega sklepa navedla, da je osnovni znesek globe sestavljen iz deleža, ki lahko sega do 30 % vrednosti prodaje podjetja in se določi glede na težo kršitve, pomnoženega s številom let sodelovanja podjetja pri kršitvi, h kateremu se prišteje dodatni znesek v višini od 15 do 25 % vrednosti prodaje (v nadaljevanju: dodatni znesek).

52 Komisija je v točki 1197 obrazložitve izpodbijanega sklepa določila vrednost prodaje tako, da je k letu 2005, ki je bilo zadnje celo leto pred koncem enotne in trajajoče kršitve, prištela promet, povezan z leti v obeh smereh na povezavah v EGP, na povezavah Unija-tretje države, na povezavah Unija-Švica in na povezavah EGP brez povezav Unija-tretje države. Prav tako je upoštevala, da so leta 2004 k Uniji pristopile nove države članice.

53 Komisija je v točkah od 1198 do 1212 obrazložitve izpodbijanega sklepa ob upoštevanju narave kršitve (horizontalni sporazumi o določitvi cen), skupnega tržnega deleža obtoženih prevoznikov (34 % na svetovni ravni in vsaj toliko na ravni povezav v EGP in EGP-tretje države), geografskega obsega spornega omejevalnega sporazuma (svetovni obseg) in njegovega dejanskega izvajanja določila koeficient teže kršitve na 16 %.

54 V točkah od 1214 do 1217 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija trajanje udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi glede na zadevne povezave določila tako:

– v zvezi s povezavami v EGP, za družbe SAS, SAS Cargo in SAS Consortium: od 17. avgusta 2001 do 14. februarja 2006, od 1. junija 2001 do 14. februarja 2006 oziroma od 13. decembra 1999 do 28. decembra 2003, po številu let in mesecev ocenjeno na štiri leta in pet mesecev, štiri leta in osem mesecev oziroma štiri leta, s faktorjem množenja 4 in 5/12, 4 in 8/12 oziroma 4;

– v zvezi s povezavami Unija-tretje države, za družbi SAS in SAS Cargo: od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006, po številu let in mesecev ocenjeno na eno leto in devet mesecev, s faktorjem množenja 1 in 9/12;

– v zvezi s povezavami Unija-Švica, za družbe SAS, SAS Cargo in SAS Consortium: od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006, od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006 oziroma od 1. junija 2002 do 28. decembra 2003, po številu let in mesecev ocenjeno na tri leta in osem mesecev, tri leta in osem mesecev oziroma eno leto in šest mesecev, s faktorjem množenja 3 in 8/12, 3 in 8/12 oziroma 1 in 6/12;

– v zvezi s povezavami EGP brez povezav Unija-tretje države, za družbi SAS in SAS Cargo: od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006, po številu mesecev ocenjeno na osem mesecev, s faktorjem množenja 8/12.

55 Komisija je v točki 1219 obrazložitve izpodbijanega sklepa odločila, da mora ob upoštevanju posebnih okoliščin zadeve in meril, navedenih v točki 53 zgoraj, dodatni znesek ustrezati 16 % vrednosti prodaje. Komisija je v točkah 1221, 1223 in od 1227 do 1229 obrazložitve tega sklepa natančneje navedla, da je treba ta dodatni znesek porazdeliti med družbe SAS, SAS Cargo in SAS Consortium tako, da bo to odražalo trajanje udeležbe vsakega od teh subjektov pri enotni in trajajoči kršitvi.

56 Zato je bil v točkah od 1240 do 1242 obrazložitve izpodbijanega sklepa osnovni znesek, ki je bil za družbe SAS, SAS Cargo in SAS Consortium ocenjen na 106.000.000 EUR, 108.000.000 EUR oziroma 14.000.000 EUR, določen na 60.000.000 EUR, 61.000.000 EUR oziroma 14.000.000 EUR po 50-odstotnem znižanju, ki temelji na točki 37 Smernic iz leta 2006 (v nadaljevanju: splošno znižanje za 50 %) in je povezano z dejstvom, da je bil del storitev, ki se nanašajo na vstopne povezave in na povezave s krajem odhoda iz EGP ter s krajem prihoda v tretjih državah (v nadaljevanju: izstopne povezave), opravljen zunaj ozemlja, ki ga zajema Sporazum EGP, in da je lahko del škode torej nastal zunaj navedenega ozemlja.

57 Komisija je v točkah od 1243 do 1245 obrazložitve izpodbijanega sklepa na podlagi točke 28 Smernic iz leta 2006 družbama SAS Cargo in SAS Consortium naložila zvišanje osnovnega zneska globe za 50 % zaradi ponovne kršitve.

58 V točkah 1258 in 1259 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija na podlagi točke 29 Smernic iz leta 2006 tožečim strankam zaradi njihove omejene udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi v okviru olajševalnih okoliščin priznala znižanje osnovnega zneska globe za 10 %.

59 Komisija je v točkah 1264 in 1265 obrazložitve izpodbijanega sklepa na podlagi točke 29 Smernic iz leta 2006 obtoženim prevoznikom priznala dodatno znižanje osnovnega zneska globe za 15 % (v nadaljevanju: splošno znižanje za 15 %), ker so nekatere ureditve spodbujale sporni omejevalni sporazum.

60 Nasprotno pa je Komisija v točkah 1268 in 1271 obrazložitve izpodbijanega sklepa zavrnila trditev tožečih strank, da so lahko imele legitimna pričakovanja glede omejitev njene krajevne pristojnosti za ugotovitev kršitve pravil o konkurenci na podlagi odločbe danskega organa, pristojnega za konkurenco, iz leta 2002.

61 Zato je Komisija v točki 1293 obrazložitve izpodbijanega sklepa po prilagoditvi določila osnovni znesek glob družb SAS, SAS Cargo in SAS Consortium na 45.000.000 EUR, 76.250.000 EUR oziroma 17.500.000 EUR.

62 Komisija je v točkah od 1347 do 1354 obrazložitve izpodbijanega sklepa upoštevala prispevek tožečih strank v okviru njihove prošnje za prizanesljivost in globe znižala za 15 %, tako da so bile, kot je navedeno v točki 1404 obrazložitve izpodbijanega sklepa, globe, naložene družbam SAS, SAS Cargo in SAS Consortium, določene na 38.250.000 EUR, 64.812.500 EUR oziroma 14.875.000 EUR.

63 Izrek izpodbijanega sklepa v delu, v katerem se nanaša na ta spor, določa:

„Člen 1

Naslednja podjetja so s tem, da so usklajevala svoje ravnanje pri določanju cen za opravljanje storitev [tovornega prevoza] po vsem svetu v zvezi z [DTG], [DTV] in plačilom provizije od dodatnih taks, storila naslednjo enotno in trajajočo kršitev člena 101 [PDEU], člena 53 [Sporazuma EGP] in člena 8 [Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu] glede naslednjih povezav in v naslednjih obdobjih.

1. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP glede povezav [v EGP] v teh obdobjih:

   […]

   (o) družba SAS […] od 17. avgusta 2001 do 14. februarja 2006;

   (p) družba [SAS Cargo] od 1. junija 2001 do 14. februarja 2006;

   (q) družba [SAS Consortium] od 13. decembra 1999 do 28. decembra 2003;

   […]

2. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU glede povezav [Unija-tretje države] v teh obdobjih:

   […]

   (o) družba SAS […] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;

   (p) družba [SAS Cargo] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;

   […]

3. Ta podjetja so kršila člen 53 PDEU Sporazuma EGP glede povezav [EGP brez povezav Unija-tretje države] v teh obdobjih:

   […]

(o) družba SAS […] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;

(p) družba [SAS Cargo] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;

[…]

4. Ta podjetja so kršila člen 8 Sporazuma [ES-Švica] o zračnem prometu glede povezav [Unija-Švica] v teh obdobjih:

[…]

(o) družba SAS […] od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006;

(p) družba [SAS Cargo] od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006;

(q) družba [SAS Consortium] od 1. junija 2002 do 28. decembra 2003;

[…]

Člen 2

Sklep […] z dne 9. novembra 2010 se spremeni tako:

v členu 5 se točke (j), (k) in (l) razveljavijo.

Člen 3

Za enotno in trajajočo kršitev iz člena 1 tega sklepa in – kar zadeva družbo British Airways […], tudi za vidike iz členov od 1 do 4 Sklepa […] z dne 9. novembra 2010, ki so postali dokončni – se naložijo te globe:

[…]

(n) družbi [SAS Consortium]: 5.355.000 EUR;

(o) družbama [SAS Cargo in SAS Consortium] skupno in solidarno: 4.254.250 EUR;

(p) [tožečim strankam] skupno in solidarno: 5.265.750 EUR;

(q) družbama [SAS Cargo] in SAS […] skupno in solidarno: 32.984.250 EUR;

(r) družbi [SAS Cargo]: 22.308.250 EUR;

[…]

Člen 4

Podjetja iz člena 1 nemudoma končajo enotno in trajajočo kršitev iz navedenega člena, če tega še niso storila.

Vzdržijo se tudi ponovitve katerega koli dejanja ali ravnanja, ki ima enak ali podoben cilj ali učinek.

Člen 5

Ta sklep je naslovljen na:

[…]

[tožeče stranke]

[…]“.

II. Postopek in predlogi strank

64 Tožeče stranke so 29. maja 2017 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložile to tožbo.

65 Komisija je 29. septembra 2017 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila odgovor na tožbo.

66 Tožeče stranke so 8. januarja 2018 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložile repliko.

67 Komisija je 1. marca 2018 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila dupliko.

68 Splošno sodišče je 24. aprila 2019 na predlog četrtega senata na podlagi člena 28 svojega poslovnika odločilo, da to zadevo dodeli razširjenemu senatu.

69 Splošno sodišče je 25. junija 2019 v okviru ukrepov procesnega vodstva, določenih v členu 89 Poslovnika, strankam postavilo pisna vprašanja. Stranke so odgovorile v za to določenem roku.

70 Stranke so na obravnavi 11. julija 2019 ustno podale stališča in odgovorile na vprašanja, ki jih je postavilo Splošno sodišče. Tožeče stranke so bile pozvane, naj po obravnavi predložijo sporazum o zvezi WOW in sporazum o zračnem prevozu (*air service agreement*, v nadaljevanju: ASA). Na ta poziv so se odzvale v za to določenem roku.

71 Ustni del postopka je bil končan 18. julija 2019.

72 Splošno sodišče (četrti razširjeni senat) je na podlagi člena 113 Poslovnika s sklepom z dne 7. januarja 2021 odredilo ponovno odprtje ustnega dela postopka, ker je menilo, da zadeva ni dovolj razjasnjena in da je treba stranke pozvati k predložitvi stališč glede argumenta, o katerem niso razpravljale.

73 Komisija je v za to določenem roku odgovorila na več vprašanj, ki jih je Splošno sodišče postavilo 12. januarja, 2. marca in 12. aprila 2021. Tožeče stranke so 14. maja 2021 predložile stališča glede odgovorov Komisije.

74 Splošno sodišče je s sklepom z dne 26. julija 2021 ponovno končalo ustni del postopka.

75 Tožeče stranke Splošnemu sodišču predlagajo, naj:

– sprejme ukrepe procesnega vodstva ali pripravljalne ukrepe, s katerimi bo Komisiji odredilo, naj jim omogoči vpogled v celoten spis zadeve iz upravnega postopka, ali kateri koli drug ukrep, za katerega bi menilo, da je potreben;

– izpodbijani sklep razglasi za v celoti ali delno ničen v delu, v katerem se nanaša nanje;

– podredno, zniža globo, ki jim je bila naložena z izpodbijanim sklepom;

– Komisiji naloži plačilo stroškov.

76 Komisija Splošnemu sodišču v bistvu predlaga, naj:

– tožbo zavrne;

– spremeni znesek globe, naložene tožečim strankam, tako, da jim odvzame ugodnost splošnega znižanja za 50 % in splošnega znižanja za 15 %, če bi Splošno sodišče presodilo, da prometa od prodaje vstopnih storitev tovornega prevoza ni mogoče vključiti v vrednost prodaje;

– tožečim strankam naloži plačilo stroškov.

III. Pravo

77 Tožeče stranke v okviru tožbe predlagajo razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa in znižanje globe, ki jim je bila naložena. Komisija pa predlaga, naj se v bistvu spremeni znesek globe, naložene tožečim strankam, če bi Splošno sodišče presodilo, da prometa od prodaje vstopnih storitev tovornega prevoza ni mogoče vključiti v vrednost prodaje.

A. Predlog za razglasitev ničnosti

78 Tožeče stranke v utemeljitev predloga za razglasitev ničnosti navajajo pet tožbenih razlogov. Ti tožbeni razlogi se nanašajo:

– prvič, na kršitev pravice do obrambe in načela enakosti orožij zaradi odrekanja dostopa do obremenilnih in razbremenilnih dokazov;

– drugič, na kršitev pravice do izjave in nepristojnost Komisije za, na eni strani, uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve tovornega prevoza ter, na drugi strani, uporabo člena 53 Sporazuma EGP za storitve tovornega prevoza, ki se opravljajo na povezavah med Švico in tremi državami članicami EGP, ki niso del Unije, in sicer Islandijo, Kneževino Lihtenštajn in Kraljevino Norveško (v nadaljevanju: povezave EGP brez povezav Unija-Švica);

– tretjič, na napako pri presoji ravnanj, v katera so bile vpletene tožeče stranke, in tega, da ta ravnanja dokazujejo njihovo udeležbo pri enotni in trajajoči kršitvi ali njihovo seznanjenost z njo;

– četrtič, na kršitev člena 266 PDEU, člena 296, drugi odstavek, PDEU in člena 17 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (v nadaljevanju: Listina), ker naj bi izpodbijani sklep vseboval notranje nedoslednosti;

– petič, podredno, na napake pri določitvi zneska globe, naložene tožečim strankam.

1. Prvi tožbeni razlog: kršitev pravice do obrambe in načela enakosti orožij zaradi odrekanja dostopa do obremenilnih in razbremenilnih dokazov

79 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija kršila njihovo pravico od obrambe in načelo enakosti orožij s tem, da jim je odrekla dostop do upoštevnih dokazov, zlasti tistih, ki naj bi jih Komisija prejela po pošiljanju obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah. Šlo naj bi za obremenilne in razbremenilne dokaze, ki naj bi bili vsebovani v, prvič, odgovorih drugih naslovnikov obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah in dokumentih, priloženih tem odgovorom, drugič, stališčih, ki so jih Splošnemu sodišču posredovali drugi prevozniki v okviru svojih tožb zoper Sklep z dne 9. novembra 2010, in, tretjič, dokumentih, na katerih temelji izjava Komisije glede zveze WOW v njenem sklepu z dne 4. julija 2005 v zadevi COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss.

80 Tožeče stranke glede obremenilnih dokazov, ki naj jim ne bi bili posredovani in na katere naj bi se Komisija oprla v izpodbijanem sklepu, menijo, da jih je treba izločiti kot dokaze. Šlo naj bi zlasti za nekatere dokumente v zvezi s pravnim okvirom, ki se je uporabljal v Hongkongu, na Japonskem, v Indiji, na Tajskem, v Singapurju, Južni Koreji in Braziliji.

81 Glede razbremenilnih dokazov tožeče stranke trdijo, da so dokumenti, ki jih je Komisija pridobila po obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah, verjetno razbremenilni, saj so objektivno povezani z očitki zoper njih in bi torej lahko bili koristni za njihovo obrambo. Ker naj bi bil tožečim strankam dostop do teh dokumentov zavrnjen, naj ne bi mogle poznati njihove vsebine. Tožeče stranke vseeno opredeljujejo nekatere vidike zadeve, na katere naj bi se ti dokazi navezovali. Šlo naj bi za njihovo ravnanje v okviru poslovnih povezav, vertikalna razmerja pri rezervaciji zmogljivosti med družbo Lufthansa na eni strani in drugimi prevozniki na drugi strani, ravnanja v tretjih državah, ki so vključevala tožeče stranke, interna ugibanja drugih prevoznikov v zvezi z javnimi informacijami o tožečih strankah, različna zadevna lokalna ravnanja in zadevna ravnanja, ki niso vključevala tožečih strank.

82 Tožeče stranke dodajajo, da odločitev o tem, ali je neka informacija lahko koristna za njihovo obrambo ali ne, pripada njim, ne pa Komisiji.

83 V podporo tožbenemu razlogu se tožeče stranke sklicujejo zlasti na sodbi z dne 25. oktobra 2011, Solvay/Komisija (C-109/10 P, EU:C:2011:686), in z dne 29. junija 1995, Solvay/Komisija (T-30/91, EU:T:1995:115), ter na člena 41 in 47 Listine in člen 6(1) Konvencije o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin, podpisane 4. novembra 1950 v Rimu (v nadaljevanju: EKČP). V stališču glede odgovorov Komisije na pisna vprašanja Splošnega sodišča z dne 12. aprila 2021 se sklicujejo tudi na sodbo Evropskega sodišča za človekove pravice z dne 25. julija 2019, Rook proti Nemčiji (CE:ECHR:2019:0725JUD000158615, točki 58 in 59). Po njihovem mnenju ta sodba potrjuje načelo enakosti orožij, kot to načelo izhaja iz sodbe z dne 29. junija 1995, Solvay/Komisija (T-30/91, EU:T:1995:115), in to, da mora biti vsaka omejitev razkritja dokumentov, ki so lahko upoštevni, nujno potrebna za varstvo temeljnih pravic tretje osebe ali za zagotovitev pomembnega javnega interesa.

84 Poleg tega tožeče stranke Splošnemu sodišču predlagajo, naj sprejme ukrep procesnega vodstva ali pripravljalni ukrep, s katerim bo Komisiji odredilo, naj jim omogoči vpogled v celoten spis. Na obravnavi so tožeče stranke svoj predlog prilagodile, prvič, z omejitvijo njegovega obsega na odgovore na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah in priloge k tem odgovorom, ter drugič, z razširitvijo tega predloga na stališča in dokumente, ki so jih Splošnemu sodišču predložili drugi obtoženi prevozniki v okviru svojih tožb zoper Sklep z dne 9. novembra 2010.

85 Komisija izpodbija trditve tožečih strank.

86 Komisija trdi, da so tožeče stranke imele možnost vpogleda v vse dokaze, do katerih so imele pravico dostopati, in da so njihove trditve o obstoju drugih razbremenilnih dokazov v njenem spisu zgolj ugibanje.

87 Poleg tega Komisija navaja, da je skrbno preučila zahteve za dostop do dokumentov, ki so jih predložile tožeče stranke. Te naj ne bi imele pravice dostopati do vseh odgovorov drugih prevoznikov na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah. Komisija naj bi morala te dokumente tožečim strankam razkriti le, če bi se izkazalo, da vsebujejo nove obremenilne ali razbremenilne dokaze, ali če bi bili bistveni za to, da bi lahko izpodbijale številke, ki jih je ta institucija uporabila v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah.

88 Komisija izpodbija trditve tožečih strank o vidikih spora, v zvezi s katerimi naj bi jim bil zavrnjen dostop do razbremenilnih dokazov.

89 Poleg tega Komisija nasprotuje predlogu tožečih strank za sprejetje ukrepov procesnega vodstva ali pripravljalnih ukrepov. Po mnenju Komisije je nesorazmeren, med drugim zato, ker tožeče stranke niso predložile niti najmanjših dokazov, ki bi potrjevali koristnost zahtevanih dokumentov za potrebe postopka.

90 V zvezi s tem je treba spomniti, da spoštovanje pravice do obrambe zahteva, da se zadevnemu podjetju v upravnem postopku omogoči, da ustrezno predstavi stališče glede resničnosti in upoštevnosti zatrjevanih dejstev in okoliščin ter glede dokumentov, ki jih Komisija navaja v utemeljitev svoje trditve o obstoju kršitve Pogodbe (sodba in z dne 7. januarja 2004, Aalborg Portland in drugi/Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P in C-219/00 P, EU:C:2004:6, točka 66).

91 Pravica do vpogleda v spis, ki je posledica načela spoštovanja pravice do obrambe, pomeni, da mora Komisija zadevnemu podjetju dati možnost, da preuči vse dokumente v preiskovalnem spisu, ki bi lahko bili pomembni za njegovo obrambo. Sem spadajo obremenilni in razbremenilni dokumenti, razen poslovnih skrivnosti drugih podjetij, internih dokumentov Komisije in drugih zaupnih podatkov (sodba z dne 7. januarja 2004, Aalborg Portland in drugi/Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P in C-219/00 P, EU:C:2004:6, točka 68).

92 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je zadevno podjetje šele na začetku upravne kontradiktorne faze z obvestilom o ugotovitvah o možnih kršitvah obveščeno o vseh bistvenih podatkih, na katere se Komisija opira v tej fazi postopka, in da ima to podjetje pravico do vpogleda v spis, da se zagotovi dejansko izvajanje njegove pravice do obrambe. Zato odgovor drugih strank na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah načeloma ni vključen v celoto dokumentov preiskovalnega spisa, s katerimi se stranke lahko seznanijo (sodba z dne 30. septembra 2009, Hoechst/Komisija, T-161/05, EU:T:2009:366, točka 163).

93 Vendar če se Komisija namerava opreti na del odgovora na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah ali na dokument, priložen k takemu odgovoru, da bi dokazala obstoj kršitve v postopku uporabe člena 101(1) PDEU, je treba drugim strankam, vpletenim v ta postopek, omogočiti, da se glede takega dokaznega sredstva opredelijo. V takih okoliščinah namreč zadevni odlomek ali dokument, ki mu je priložen, pomeni obremenilni dokaz zoper različne stranke, ki naj bi bile udeležene pri kršitvi (glej sodbo z dne 30. septembra 2009, Hoechst/Komisija, T-161/05, EU:T:2009:366, točka 164 in navedena sodna praksa).

94 V skladu s sodno prakso izvlečki iz odgovorov na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah pomenijo obremenilne dokaze, če jih Komisija v izpodbijanem sklepu uporabi za podkrepitev očitka, ki ga izraža zoper zadevno podjetje (glej v tem smislu sodbo z dne 8. julija 2008, BPB/Komisija, T-53/03, EU:T:2008:254, točka 54).

95 Nasprotno pa izvlečkov iz odgovorov na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki jih Komisija navede v izpodbijanem sklepu, da bi povzela in odgovorila na trditev, ki jo je oblikoval eden od naslovnikov obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah med upravnim postopkom, ni mogoče šteti za obremenilne dokaze (glej v tem smislu sodbo z dne 15. marca 2000, Cimenteries CBR in drugi/Komisija, T-25/95, T-26/95, od T-30/95 do T-32/95, od T-34/95 do T-39/95, od T-42/95 do T-46/95, T-48/95, od T-50/95 do T-65/95, od T-68/95 do T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 in T-104/95, EU:T:2000:77, točka 391).

96 Zadevno podjetje mora po potrebi dokazati, da bi bil rezultat, do katerega je prišla Komisija v odločbi, lahko drugačen, če bi moral biti dokument, ki ni bil sporočen in na katerega se je Komisija oprla pri obdolžitvi tega podjetja, izločen kot obremenilni dokaz (glej v tem smislu sodbo z dne 26. septembra 2018, Infineon Technologies/Komisija, C-99/17 P, EU:C:2018:773, točki 78 in 79; glej tudi sodbo z dne 30. septembra 2009, Hoechst/Komisija, T-161/05, EU:T:2009:366, točka 165 in navedena sodna praksa).

97 V zvezi z nepredložitvijo razbremenilnega dokumenta mora zadevno podjetje v skladu z ustaljeno sodno prakso dokazati le, da je nerazkritje dokumenta lahko vplivalo na potek postopka in vsebino odločbe Komisije v njegovo škodo (glej sodbo z dne 30. septembra 2009, Hoechst/Komisija, T-161/05, EU:T:2009:366, točka 166 in navedena sodna praksa) ali da je lahko škodilo obrambi interesov tega podjetja med upravnim postopkom ali jo otežilo (sodba z dne 19. decembra 2013, Siemens in drugi/Komisija, C-239/11 P, C-489/11 P in C-498/11 P, neobjavljena, EU:C:2013:866, točka 368).

98 V zvezi s tem se za razbremenilni dokaz šteje odlomek iz odgovora na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah ali dokument, priložen takemu odgovoru, ki je upošteven za obrambo podjetja, ker mu omogoča uveljavljanje dokazov, ki niso skladni s sklepi Komisije na tej stopnji (sodba z dne 12. julija 2011, Hitachi in drugi/Komisija, T-112/07, EU:T:2011:342, točka 34).

99 Vendar zgolj dejstvo, da so druga podjetja navajala iste trditve kot zadevno podjetje in da so si po potrebi bolj prizadevala za svojo obrambo, ne zadošča, da bi se te trditve štele za razbremenilne dokaze (glej sodbo z dne 12. julija 2011, Hitachi in drugi/Komisija, T-112/07, EU:T:2011:342, točka 35 in navedena sodna praksa).

100 Glede dokumentov, ki jih Komisiji praviloma ni treba razkriti na lastno pobudo, je treba poudariti, da se zadevna podjetja načeloma ne morejo veljavno sklicevati na nepredložitev domnevnih razbremenilnih elementov, ki jih vsebujejo odgovori na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, če niso zaprosila za vpogled v te odgovore med upravnim postopkom (glej v tem smislu sodbo z dne 16. junija 2011, FMC Foret/Komisija, T-191/06, EU:T:2011:277, točka 292).

101 Opozoriti je treba tudi, da je podjetje, ki zatrjuje kršitev svoje pravice do obrambe, tisto, ki mora zagotoviti prvi indic glede koristnosti dokumentov, ki mu jih Komisija ni posredovala, za svojo obrambo (sodba z dne 12. julija 2018, Brugg Kabel in Kabelwerke Brugg/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, točka 80).

102 V obravnavanem primeru je treba razlikovati med domnevnimi obremenilnimi dokazi in domnevnimi razbremenilnimi dokazi, katerih nerazkritje izpodbijajo tožeče stranke.

a) Domnevni obremenilni dokazi

103 Domnevni obremenilni dokazi, do katerih naj tožeče stranke ne bi imele dostopa, se vsi navezujejo na opis in analizo, podano v točkah od 976 do 989 in od 998 do 1012 obrazložitve izpodbijanega sklepa glede pravnega okvira in upravne prakse, ki se uporabljata za določanje tarif prevoznikov v nekaterih tretjih državah. Tožeče stranke v zvezi s tem omenjajo, najprej, neposredna sklicevanja Komisije na odgovore družb CPA, British Airways, Cargolux, še enega prevoznika in družbe Japan Airlines na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, dalje, elemente, ki naj bi implicitno napotovali na navedene odgovore in, nazadnje, nerazkrite dokumente, na katere naj bi se Komisija oprla, ne da bi bili njihov vir nujno drugi prevozniki, ki so bili naslovniki obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah.

104 Najprej, glede neposrednih sklicevanj v izpodbijanem sklepu na odgovore na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah je treba ugotoviti, da večinoma ne gre zgolj za povzetke določene trditve, ki jo je oblikoval naslovnik obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah, v smislu sodne prakse, navedene v točki 95 zgoraj.

105 Na prvem mestu, to velja za trditve družbe Japan Airlines in še enega prevoznika, ki so navedene v točkah 1003, 1005 in 1006 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter v skladu s katerimi, prvič, japonski organi do leta 2006 niso zahtevali sklicevanja na sporazum s prevozniki, določenimi v ASA, ki se uporablja, v okviru vložitve zahtevka za odobritev dodatnih taks ter, drugič, ni bilo nobene obveznosti usklajevanja v zvezi z leti med Japonsko in Združenim kraljestvom.

106 Kot trdijo tožeče stranke, je iz izpodbijanega sklepa razvidno, da se je Komisija oprla na te izjave, da bi podprla ugotovitev o neobstoju upravne prakse, na podlagi katere bi bili obtoženi prevozniki v obdobju kršitve prisiljeni v usklajevanje glede dodatnih taks, in tako podkrepila svojo tezo, v skladu s katero so ravnanja na Japonskem spadala na področje uporabe člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP. V delu izpodbijanega sklepa, naslovljenem „Analiza japonskega regulativnega sistema“, se Komisija v točkah 1005 in 1006 obrazložitve tega sklepa namreč opira na te izjave, da bi dokazala naslednji ugotovitvi. Prvič, z ASA, sklenjenimi med Japonsko in državami pogodbenicami Sporazuma EGP, se v praksi prevozniki niso bili obvezani dogovarjati se glede tarif, ker je za izognitev taki obveznosti zadostovalo, da so se v zahtevku glede DTG sklicevali na domneven sporazum v okviru IATA. Drugič, japonski organi niso nalagali nobene obveznosti usklajevanja glede letov med Japonsko in Združenim kraljestvom.

107 Na drugem mestu, to velja tudi za trditve družb CPA, Cargolux in British Airways, omenjene v točkah od 977 do 979 obrazložitve izpodbijanega sklepa, s katerimi ti trije prevozniki priznavajo, da je bilo vlaganje posamičnih zahtevkov za odobritev dodatnih taks v Hongkongu mogoče, zlasti za namene fiksnega zneska DTG. Te trditve so sicer res navedene v delu izpodbijanega sklepa z naslovom „Trditve prevoznikov“. Vendar kot pravilno poudarjajo tožeče stranke, Komisija v točki 987 obrazložitve izpodbijanega sklepa v okviru analize upravne prakse v uporabi v Hongkongu navaja:

„Druge stranke prerekajo možnost obstoja zahteve [za razpravljanje o tarifah in za vložitev skupinskega zahtevka pri službi za civilno letalstvo v Hongkongu (v nadaljevanju: CAD)], pri čemer nekatere trdijo, da je CAD spodbujala dogovarjanje, ni pa ga zahtevala.“

108 To navedbo Komisije je mogoče razumeti le tako, da se nanaša na izjave družb CPA, Cargolux in British Airways, omenjene v točkah od 977 do 979 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

109 Nasprotno pa izjav družbe CPA, prikazanih v točki 1004 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ni mogoče opredeliti kot obremenilne dokaze, ker iz izpodbijanega sklepa ni razvidno, da bi se Komisija oprla nanje za dokazovanje enotne in trajajoče kršitve.

110 Dalje, glede elementov, ki naj bi implicitno napotovali na navedene odgovore, v nasprotju s tem, kar navajajo tožeče stranke, iz odlomka točke 1012 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v skladu s katerim se „[n]e zatrjuje […], da je za stranke veljala obveznost dogovarjanja glede DTV ali plačila provizij od dodatnih taks“, ni razvidno, da bi se Komisija oprla na nerazkrite obremenilne dokaze. S to ugotovitvijo Komisija namreč zgolj pripominja, da v odgovor na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah ni bil predložen noben dokaz, ki bi potrjeval tako obveznost.

111 Nazadnje, kar zadeva nerazkrite dokumente, na katere naj bi se oprla Komisija, ne da bi bili njihov vir nujno drugi prevozniki, ki so bili naslovniki obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah, tožeče stranke navajajo dokumente, ki naj bi bili uporabljeni za analizo japonske zakonodaje in ASA, veljavnih v tretjih državah, razen v Hongkongu in na Japonskem, ter ki so omenjeni v točkah od 998 do 1001, 1009, 1010 in od 1013 do 1019 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

112 Vendar je treba ugotoviti, da se te točke obrazložitve ne sklicujejo na noben dokument v preiskovalnem spisu, ki bi bil predložen pred pošiljanjem obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah ali po njem. V navedenih točkah obrazložitve Komisija zgolj opisuje določbe, ki se uporabljajo v japonski zakonodaji in v ASA, katerih pogodbenice so zadevne tretje države, in ugotavlja, da ni dokazano, da te določbe od prevoznikov zahtevajo usklajevanje tarif. Zadevne določbe so tiste, na katere se nekateri prevozniki, ki so bili naslovniki obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah, sklicujejo v svoji utemeljitvi v odgovor na to obvestilo, kot je razvidno iz točk 1002, 1003 in 1013 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

113 Tožeče stranke niso pojasnile, kako naj bi zadevni odlomki izpodbijanega sklepa razkrivali obstoj enega ali več nerazkritih obremenilnih dokumentov, na katere bi se oprla Komisija.

114 Tudi ob predpostavki, da so nameravale tožeče stranke pri tem Komisiji očitati, da jim ni zagotovila dostopa do besedila zadevnih pravnih določb, je treba poudariti, da pravni okvir, ki se na Japonskem in v drugih zadevnih tretjih državah uporablja na področju dodatnih taks, sam po sebi ne more biti obremenilni dokaz ter da so vsekakor te informacije načeloma javne in dostopne (glej v tem smislu sodbo z dne 27. septembra 2006, Jungbunzlauer/Komisija, T-43/02, EU:T:2006:270, točka 354). Poleg tega je bilo v točki 139 obrazložitve obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah omenjeno, da na Japonskem „usklajevanje izvajanja [DTG] med [prevozniki] nikakor ni obvezno“, točka 1439 njegove obrazložitve pa je vsebovala analizo klavzul o skupnem določanju cen, ki jih glede na okoliščine vsebuje posamezni ASA. Tožečim strankam je bilo zato med upravnim postopkom omogočeno, da učinkovito predstavijo svoje stališče o zadevnih pravnih določbah.

115 Glede na navedeno je treba ugotoviti, da je Komisija storila napako s tem, da je tožečim strankam odrekla dostop do odlomkov odgovorov na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki so omenjeni v točkah od 977 do 979, 1003, 1005 in 1006 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter opisani v točkah od 105 do 108 zgoraj.

b) Domnevni razbremenilni dokazi

116 V obravnavanem primeru je treba najprej ugotoviti, da med strankami ni sporno, da so tožeče stranke med upravnim postopkom predložile zahteve za dostop do dokumentov, v katerih so po njihovem mnenju razbremenilni dokazi.

117 Nato je treba poudariti, da se tožeče stranke v veliki meri opirajo le na to, da so nekateri obtoženi prevozniki oziroma prevozniki, ki so bili naslovniki obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah, v svojih odgovorih na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah ali v svojih stališčih pred Splošnim sodiščem navajali enake trditve kot one. Taki preudarki pa ne morejo ustrezno izkazovati obstoja razbremenilnih dokazov (glej v tem smislu sodbo z dne 12. julija 2011, Hitachi in drugi/Komisija, T-112/07, EU:T:2011:342, točki 43 in 44).

118 Poleg tega tožeče stranke v delu, v katerem ugibajo o obstoju razbremenilnih dokumentov, ki bi jih zagotovili drugi prevozniki, niso predložile *prima facie* dokaza o njihovi koristnosti za potrebe tega postopka (glej v tem smislu sodbo z dne 27. septembra 2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin/Komisija, T-357/06, EU:T:2012:488, točka 164). Prav tako bi, če bi bile trditve tožečih strank kljub njihovi splošnosti sprejete, to privedlo do tega, da bi imele tožeče stranke korist od večjih prizadevanj oziroma, glede na primer, obsežnejših sredstev, ki so jih vložili drugi prevozniki, kar bi bilo v nasprotju s sodno prakso, na katero je bilo opozorjeno v točki 99 zgoraj.

119 Posebej v zvezi z dokumenti, na katerih temelji izjava Komisije glede zveze WOW v njenem sklepu z dne 4. julija 2005 v zadevi COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, je treba opozoriti, da se Komisija v postopku, ki je pripeljal do sprejetja izpodbijanega sklepa, ni oprla nanje in da sklicevanje na navedeni sklep z dne 4. julija 2005 v opombi 1386 izpodbijanega sklepa sloni, kot poudarja Komisija, samo na javnih informacijah.

120 Glede dokazov, ki naj bi potrjevali obstoj dogovorov o zmogljivostih med družbo Lufthansa in naslovniki več elektronskih sporočil, ki jih je ta poslala v zvezi s prilagoditvijo višine svoje DTG, in ki naj bi torej pripomogli k podkrepitvi verjetne alternativne razlage za ta sporočila, in sicer, da je šlo za upravičeno pošiljanje informacij strankam s strani njihovega ponudnika, je treba navesti, prvič, da so tožeče stranke, kot poudarja Komisija, že v odgovoru na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah izrazile trditev, da so bili naslovniki zadevnih elektronskih sporočil stranke družbe Lufthansa, drugič, da so tožeče stranke že prek dokazov v preiskovalnem spisu imele na voljo seznam prevoznikov, ki so bili stranke dogovora o nakupu zmogljivosti, sklenjenega z družbo Lufthansa, kot so tudi same priznale na obravnavi, in tretjič, da je Komisija v izpodbijanem sklepu zavrnila njihovo trditev s tem, ko je v točki 797 njegove obrazložitve poudarila, da so bile tožeče stranke na podlagi napovedi seznanjene s tem, da je družba Lufthansa vključena v pogajanja z drugimi prevozniki. Iz tega sledi, da tožeče stranke niso dokazale, da bi jim posredovanje teh dokazov lahko koristilo v okviru njihove obrambe.

121 Kar zadeva dokaze, ki naj bi jih predložili neobtoženi prevozniki, tožeče stranke z zatrjevanjem, da bi bili ti dokazi lahko predloženi kot razbremenilni za njihovo obrambo, ker so sporni stiki, ki so bili v okviru izpodbijanega sklepa očitani tožečim strankam, zadevali neobtožene prevoznike, uporabljajo zelo splošna ugibanja. Domneva, ki jo navajajo tožeče stranke, pa zaradi svoje splošnosti ne more biti dovolj natančen znak o obstoju razbremenilnih dokazov v odgovorih navedenih prevoznikov (glej v tem smislu sodbo z dne 27. septembra 2012, Koninklijke Wegenbouw Stevin/Komisija, T-357/06, EU:T:2012:488, točka 164).

122 Enako velja za trditev tožečih strank, da ker so bili njihovi zaposleni udeleženi le pri „minimalnem deležu“ zadevnih ravnanj, z dokazi v zvezi z večino navedenih ravnanj razpolagajo drugi obtoženi prevozniki.

123 Nazadnje, tožeče stranke se zaman sklicujejo na sodbo z dne 29. junija 1995, Solvay/Komisija (T-30/91, EU:T:1995:115), v kateri je Splošno sodišče navedlo, da ni naloga Komisije, da sama odloči, ali so dokumenti, zaseženi v okviru preiskave, taki, da bi lahko razbremenili zadevna podjetja, ker je šlo v navedeni zadevi za dokumente, ki so bili del samega preiskovalnega spisa. Splošno sodišče pa je že imelo priložnost pojasniti, da se ugotovitev, da Komisija ne more sama odločiti, kateri dokumenti so koristni za obrambo zadevnega podjetja, nanaša na dokumente iz spisa Komisije in ne velja za odgovore drugih zadevnih strank na očitke, o katerih jih je obvestila Komisija (sodba z dne 16. junija 2011, Heineken Nederland in Heineken/Komisija, T-240/07, EU:T:2011:284, točka 254).

c) Sklepna ugotovitev

124 Ugotoviti je treba, da je Komisija storila napako s tem, da je tožečim strankam odrekla dostop do odlomkov odgovorov na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki so omenjeni v točkah od 977 do 979, 1003, 1005 in 1006 obrazložitve izpodbijanega sklepa. V skladu s sodno prakso, navedeno v točki 96 zgoraj, bo v nadaljevanju (glej točko 550 spodaj) v okviru preučitve utemeljenosti presoj Komisije glede udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi presojeno, ali bi bil rezultat, do katerega je prišla, lahko drugačen, če bi bili ti odlomki izločeni kot obremenilni dokazi.

125 V zvezi s predlogi tožečih strank za sprejetje ukrepov procesnega vodstva ali pripravljalnih ukrepov, da bi se dosegla predložitev odgovorov naslovnikov obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah in prilog k tem odgovorom ter stališč in dokumentov, ki so jih Splošnemu sodišču predložili drugi prevozniki v okviru svojih tožb zoper Sklep z dne 9. novembra 2010, tožeče stranke trdijo, da bi jim njihova predložitev omogočila, da dokažejo, da so ti dokumenti koristni za njihovo obrambo in da je torej nerazkritje navedenih dokumentov pomenilo kršitev njihovih pravic.

126 V zvezi s tem je dovolj poudariti, da je Splošno sodišče lahko odločilo o utemeljenosti prvega tožbenega razloga na podlagi dokazov, ki so mu bili predloženi, in da je edino, ki presoja, ali je treba informacije, ki so mu na voljo v zvezi z zadevami, o katerih odloča, morda dopolniti s sprejetjem ukrepov, predlaganih v obravnavanem primeru, katerih namen ne sme biti nadomestitev nedelovanja tožečih strank pri izvajanju dokazov (glej v tem smislu sodbo z dne 16. julija 2009, SELEX Sistemi Integrati/Komisija, C-481/07 P, neobjavljena, EU:C:2009:461, točka 44). Iz tega sledi, da je treba predloge tožečih strank zavrniti v delu, v katerem se nanašajo na odgovore na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, in tudi v delu, v katerem se nanašajo na stališča, predložena Splošnemu sodišču v okviru tožb zoper Sklep z dne 9. novembra 2010.

2. Drugi tožbeni razlog: kršitev pravice do izjave in nepristojnost

127 Tožeče stranke ta tožbeni razlog predstavljajo v dveh delih, ki zadevata, prvič, kršitev pravice do izjave in nepristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve tovornega prevoza ter, drugič, nepristojnost Komisije za uporabo člena 53 Sporazuma EGP za povezave EGP brez povezav Unija-Švica.

a) Prvi del drugega tožbenega razloga: kršitev pravice do izjave in nepristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami

128 Tožeče stranke v bistvu trdijo, da je Komisija kršila njihovo pravico do izjave in prekoračila meje svoje pristojnosti s tem, da je ugotovila in sankcionirala kršitev člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami, kar Komisija izpodbija.

129 Opozoriti je treba, da je, kar zadeva ravnanje zunaj ozemlja EGP, z vidika mednarodnega javnega prava pristojnost Komisije za ugotovitev in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU ali člena 53 Sporazuma EGP mogoče utemeljiti glede na merilo izvajanja ali glede na merilo opredeljenih učinkov (glej v tem smislu sodbi z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točke od 40 do 47, in z dne 12. julija 2018, Brugg Kabel in Kabelwerke Brugg/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, točke od 95 do 97).

130 Ti merili sta alternativni, in ne kumulativni (sodba z dne 12. julija 2018, Brugg Kabel in Kabelwerke Brugg/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, točka 98; glej v tem smislu tudi sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točke od 62 do 64).

131 V točkah od 1043 do 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa se je Komisija oprla tako na merilo izvajanja kot na merilo opredeljenih učinkov, da je z vidika mednarodnega javnega prava utemeljila svojo pristojnost za ugotovitev in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami.

132 Ker se tožeče stranke sklicujejo na napako pri uporabi vsakega od teh dveh meril, Splošno sodišče meni, da je primerno najprej preučiti, ali se je Komisija upravičeno oprla na merilo opredeljenih učinkov. V ta namen bo Splošno sodišče analiziralo, ali lahko tožeče stranke utemeljeno zatrjujejo, prvič, kršitev njihove pravice do izjave v zvezi z uporabo tega merila in, drugič, napake, ki naj bi jih Komisija storila pri njegovi uporabi. V skladu s sodno prakso, navedeno v točki 130 zgoraj, bo le v primeru, da je vsaj eden od teh dveh očitkov utemeljen, treba preveriti, ali se je Komisija lahko oprla na merilo izvajanja.

1) Pravica do izjave

133 Tožeče stranke Komisiji očitajo, da jim je v upravnem postopku odvzela možnost, da se izrečejo o uporabi merila opredeljenih učinkov. Komisija naj namreč v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah ne bi navedla, da se namerava sklicevati na merilo opredeljenih učinkov. Prav tako naj v tem obvestilu ne bi navedla razlogov, na katere se je oprla v izpodbijanem sklepu, da je ugotovila, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno.

134 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

135 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah procesno jamstvo, s katerim se uveljavlja temeljno načelo prava Unije, ki zahteva spoštovanje pravice do obrambe v vseh postopkih (sodba z dne 3. septembra 2009, Papierfabrik August Koehler in drugi/Komisija, C-322/07 P, C-327/07 P in C-338/07 P, EU:C:2009:500, točka 35).

136 To načelo zlasti zahteva, da obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki ga Komisija naslovi na podjetje, ki mu namerava naložiti sankcijo zaradi kršitve konkurenčnih pravil, vsebuje bistvene elemente v zvezi s tem podjetjem, kot so očitano ravnanje, njegova opredelitev in dokazi, na

katere se opira Komisija, da bi lahko navedeno podjetje v upravnem postopku, uvedenem zoper njega, učinkovito navajalo svoje trditve (sodba z dne 3. septembra 2009, Papierfabrik August Koehler in drugi/Komisija, C-322/07 P, C-327/07 P in C-338/07 P, EU:C:2009:500, točka 36).

137 Člen 27(1) Uredbe št. 1/2003 in člen 11(2) Uredbe (ES) št. 773/2004 z dne 7. aprila 2004 v zvezi z vodenjem postopkov Komisije v skladu s členoma [101 PDEU] in [102 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 3, str. 81), s katerima se izvaja to načelo, zahtevata, da Komisija v končni odločbi obravnava samo očitke, glede katerih so zadevna podjetja in podjetniška združenja imela priložnost izraziti svoje stališče.

138 Hkrati je treba upoštevati začasno naravo obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki pomeni, da je obstoj razlik med tem dokumentom in končno odločbo ne le mogoč, temveč zakonit, ker končna odločba odraža vse dokaze, ki so bili predloženi in o katerih se je razpravljalo med upravnim postopkom, vključno s časom po pošiljanju obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah (glej v tem smislu sodbo z dne 7. januarja 2004, Aalborg Portland in drugi/Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P in C-219/00 P, EU:C:2004:6, točka 67).

139 Kršitev pravice do obrambe je treba ugotoviti le, če je v končni odločbi zadevnim podjetjem pripisana odgovornost za kršitve, ki so drugačne od kršitev, navedenih v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah, ali če so v njej upoštevana druga dejstva (glej sodbo z dne 14. marca 2013, Fresh Del Monte Produce/Komisija, T-587/08, EU:T:2013:129, točka 706 in navedena sodna praksa). V skladu s sodno prakso to ne velja, če se domnevne razlike med obvestilom o ugotovitvah o možnih kršitvah in končno odločbo ne nanašajo na ravnanja, ki se razlikujejo od tistih, o katerih so se tožeče stranke že izrekle, in ki torej ne morejo biti predmet novih očitkov (sodba z dne 29. marca 2012, Telefónica in Telefónica de España/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, točki 84 in 85).

140 Med strankami ni sporno, da se obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah v nasprotju z izpodbijanim sklepom ne sklicuje na merilo opredeljenih učinkov. Vendar je treba ugotoviti, da Komisija s tem, da se je v tem sklepu oprla na merilo opredeljenih učinkov, da je z vidika mednarodnega javnega prava utemeljila svojo pristojnost za ugotovitev in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami, tožečim strankam ni pripisala odgovornosti za nove možne kršitve ali spremenila vsebine tistih, ki jih je začasno upoštevala v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah.

141 Komisija je namreč že v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah navedla, da namerava ugotoviti kršitev člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami. V točki 129 obrazložitve obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah je Komisija tako opozorila, da kršitev „zajema storitve [tovornega prevoza] v [Uniji]/EGP in Švici ter na povezavah med letališči [Unije]/EGP in tretjimi državami po vsem svetu v obeh smereh“. Prav tako je Komisija v točki 1430 obrazložitve obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah poudarila, da so bile „vse protikonkurenčne dejavnosti, ki so vključevale vsakega od udeležencev, […] del skupnega cilja, in sicer dogovoriti se o cenah ali vsaj odpraviti negotovost glede cen na trgu tovornega prevoza v EGP, vključno s povezavami med letališči EGP in tretjimi državami“.

142 Komisija je prav tako že v fazi obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah utemeljila svojo pristojnost za ugotovitev kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami. Tako je Komisija v točki 1390 obrazložitve tega obvestila navedla, da je „pristojna za uporabo člena [101 PDEU] za dogovore o zračnem prometu med letališči [Unije] in tretjimi državami, ki so lahko prizadeli trgovino med državami članicami“. V točki 1394 obrazložitve

navedenega obvestila je Komisija dodala, da je prav tako „pristojna za uporabo člena 53 Sporazuma EGP […] za dogovore o zračnem prometu med letališči [EGP] in tretjimi državami, ki so lahko prizadeli trgovino med državami članicami in državami pogodbenicami Sporazuma EGP ali med državami pogodbenicami Sporazuma EGP“.

143 Poleg tega so tožeče stranke v odgovorih na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah izrecno izpodbijale te presoje. Tako sta oddelek 11 odgovora družbe SAS Cargo na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah in oddelek 6 odgovora družbe SAS Consortium na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah v celoti namenjena preučitvi pristojnosti Komisije za ugotovitev kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami.

144 Komisija je v točkah od 1042 do 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa zgolj odgovorila na te trditve, v skladu z možnostjo, ki se ji priznava glede na upravni postopek, da ponovno pregleda ali doda dejanske ali pravne trditve v podporo očitkom, ki jih je navedla (glej v tem smislu sodbo z dne 29. marca 2012, Telefónica in Telefónica de España/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, točka 82).

145 V teh okoliščinah to, da se med upravnim postopkom ni posebej razpravljalo o merilu opredeljenih učinkov, ni pomembno za presojo spoštovanja pravice tožečih strank do obrambe.

146 Iz tega sledi, da tožeče stranke neutemeljeno trdijo, da je Komisija kršila njihovo pravico do obrambe s tem, da se je na merilo opredeljenih učinkov prvič sklicevala v izpodbijanem sklepu.

147 Tožeče stranke tudi neutemeljeno trdijo, da uporaba merila opredeljenih učinkov v točkah 1045 in 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa temelji na dejstvih, ki jih Komisija v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah ni upoštevala. Dejstva, na katerih temeljita ti točki obrazložitve, so namreč vsa vsebovana v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah. Tako se razlog iz točke 1045 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ki se nanaša na učinek spornega ravnanja na potrošnike v EGP, opira na preudarke v zvezi s strukturo cen storitev tovornega prevoza, posredniško vlogo špediterjev med prevozniki in pošiljatelji ter naravo enotne in trajajoče kršitve (vključno z opredelitvijo te kršitve kot omejevanja konkurence „zaradi cilja“), ki so bili navedeni že v točkah 7, 104, od 1396 do 1411 in od 1434 do 1438 obrazložitve obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah. Enako razlog, ki se nanaša na učinke storitev interlininga na konkurenco in je naveden v isti točki obrazložitve, temelji na preudarkih v zvezi z delovanjem sektorja tovornega prevoza, navedenimi v točkah 7, 9, 102 in 105 obrazložitve obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah. Geografski obseg spornega omejevalnega sporazuma in vključitev vstopnih storitev tovornega prevoza v enotno in trajajočo kršitev, ki sta predmet točke 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa, pa sta obravnavana v točkah 3, 125, 129, 1045, 1390, 1394 in 1430 obrazložitve obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah.

148 Iz tega sledi, da tožeče stranke niso dokazale, da je bila v zvezi s tem kršena njihova pravica do izjave.

2) Uporaba merila opredeljenih učinkov

149 Tožeče stranke so v tožbi izpodbijale uporabo merila opredeljenih učinkov, za katero so v bistvu trdile, da v pravu Unije ni priznano in da je bilo s sklicevanjem nanj kršeno načelo prepovedi retroaktivnosti. Vendar so v repliki navedle, da glede na sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632), umikajo te trditve.

150 Tožeče stranke vseeno vztrajajo, da je Komisija pri uporabi merila opredeljenih učinkov storila napake. Komisija naj bi obrnila dokazno breme in se pri ugotovitvi, da je to merilo izpolnjeno, oprla na napačne preudarke, ki so v nasprotju z mednarodnim javnim pravom.

151 Po navedbah tožečih strank iz sodbe z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632, točke od 49 do 51), izhaja, da mora učinke spornega sporazuma ali spornega ravnanja posebej občutiti konkurenca na notranjem trgu. Ti učinki naj bi morali biti takojšnji, znatni in predvidljivi ter tudi verjetni.

152 V obravnavanem primeru, prvič, naj bi Komisija ugotovila, da so se dodatne takse prenesle naprej na ravni proizvodne in distribucijske verige ter da so vplivale na potrošnike v EGP v obliki zvišanja cen uvoženega blaga. Taki učinki pa naj ne bi bili niti takojšnji niti predvidljivi. Prav tako naj ne bi bili podprti, ampak, nasprotno, povsem špekulativni. Kar zadeva posebej neplačilo provizij, naj bi to imelo učinke le na špediterje.

153 Komisija naj prav tako ne bi dokazala znatnosti učinkov spornega ravnanja na potrošnike v EGP. To ravnanje naj bi se nanašalo le na dve dodatni taksi, ki sta pomenili delček končne cene. Z vidika ekonomske teorije pa naj usklajevanje majhnega dela cene ne bi vplivalo na konkurenčnost skupne cene. Poleg tega naj bi učinek ravnanj, v katera so bile vpletene tožeče stranke v tretjih državah, lahko le izboljšal konkurenčnost proizvodov, uvoženih v EGP, in naj je ne bi mogel omejevati. Ta ravnanja naj bi namreč privedla do znižanja dodatnih taks v Združenih državah, Hongkongu, na Japonskem in Tajskem.

154 Drugič, Komisija naj bi se sklicevala na učinke, ki jih imajo na konkurenco storitve interlininga, ki jih prevozniki iz tretjih držav, ki ne letijo na končno namembno letališče v EGP, kupujejo od drugih prevoznikov. V izpodbijanem sklepu pa naj bi Komisija te učinke opisala nejasno in nezadostno. Komisija naj prav tako ne bi predložila dokazov v podporo svojemu sklepanju in bilo naj bi dvomljivo, da taki dokazi obstajajo.

155 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

156 Komisija se je v izpodbijanem sklepu pri ugotovitvi, da je merilo opredeljenih učinkov v obravnavanem primeru izpolnjeno, v bistvu oprla na tri samostojne razloge.

157 Prva dva razloga sta navedena v točki 1045 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Kot je Komisija potrdila v odgovor na pisna in ustna vprašanja Splošnega sodišča, se ta razloga nanašata na učinke usklajevanja v zvezi z vstopnimi storitvami tovornega prevoza, obravnavanega ločeno. Prvi razlog je, da „bi lahko večji stroški zračnega prevoza v EGP in torej višje cene uvoženega blaga po svoji naravi vplivali na potrošnike v EGP“. Drugi razlog se nanaša na učinke usklajevanja v zvezi z vstopnimi storitvami tovornega prevoza „tudi na opravljanje storitev [tovornega prevoza] drugih prevoznikov v EGP, med vozlišči (‚hubs‘) v EGP, ki jih uporabljajo prevozniki tretjih držav, in letališči v EGP, kamor so namenjene te pošiljke in na katera prevoznik iz tretje države ne leti“.

158 Tretji razlog je naveden v točki 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa in se nanaša, kot je razvidno iz odgovorov Komisije na pisna in ustna vprašanja Splošnega sodišča, na učinke celotne enotne in trajajoče kršitve.

159 Splošno sodišče meni, da je treba preučiti učinke usklajevanja v zvezi z vstopnimi storitvami tovornega prevoza, obravnavanega ločeno, in učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote, pri čemer je treba začeti s prvimi.

i) Učinki usklajevanja v zvezi z vstopnimi storitvami tovornega prevoza, obravnavanega ločeno

160 Najprej je treba preučiti utemeljenost prvega razloga, na katerem temelji ugotovitev Komisije, da je merilo opredeljenih učinkov v obravnavanem primeru izpolnjeno (v nadaljevanju: zadevni učinek).

161 V zvezi s tem je treba spomniti, da je – kot je razvidno iz točke 1042 obrazložitve izpodbijanega sklepa – na podlagi merila opredeljenih učinkov mogoče utemeljiti uporabo pravil konkurence, ki veljajo v Uniji in EGP, z vidika mednarodnega javnega prava, kadar je mogoče predvideti, da bo sporno ravnanje imelo takojšen in znaten učinek na notranjem trgu ali v EGP (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točka 49; glej v tem smislu tudi sodbo z dne 25. marca 1999, Gencor/Komisija, T-102/96, EU:T:1999:65, točka 90).

162 V obravnavanem primeru tožeče stranke izpodbijajo upoštevnost zadevnega učinka (glej točke od 163 do 179 spodaj), njegovo predvidljivost (glej točke od 183 do 200 spodaj), njegovo znatnost (glej točke od 201 do 216 spodaj) in to, da bi bil takojšen (glej točke od 217 do 226 spodaj).

– *Upoštevnost zadevnega učinka*

163 Iz sodne prakse izhaja, da to, da je podjetje, ki sodeluje pri sporazumu ali usklajenem ravnanju, v tretji državi, ne pomeni ovire za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, če ima ta sporazum ali to ravnanje učinke na notranjem trgu oziroma v EGP (glej v tem smislu sodbo z dne 25. novembra 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, točka 11).

164 Uporaba merila opredeljenih učinkov pa ima ravno cilj, da zajame ravnanja, ki zagotovo niso bila sprejeta na ozemlju EGP, vendar je mogoče njihove protikonkurenčne učinke občutiti na notranjem trgu ali v EGP (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točka 45).

165 To merilo ne zahteva dokaza, da je sporno ravnanje imelo učinke, ki so se dejansko uresničili na notranjem trgu ali v EGP. Nasprotno, v skladu s sodno prakso zadostuje upoštevanje verjetnega učinka tega ravnanja na konkurenco (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točka 51).

166 Komisija mora namreč zagotoviti varstvo konkurence na notranjem trgu ali v EGP, da ne bi bilo ogroženo njeno učinkovito delovanje.

167 Če gre za ravnanje, za katero je Komisija, kot v obravnavani zadevi, menila, da kaže določeno stopnjo škodljivosti za konkurenco na notranjem trgu ali v EGP, zaradi česar je za to ravnanje mogoče šteti, da je njegov „cilj“ omejevanje konkurence v smislu člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, zaradi uporabe merila opredeljenih učinkov – kot se poleg tega strinjajo tožeče stranke – prav tako ni mogoče zahtevati dokaza konkretnih učinkov, ki so potrebni, da se šteje, da je „posledica“ ravnanja omejevanje konkurence v smislu teh določb.

168 V zvezi s tem je treba spomniti, kot so to storile tožeče stranke, da je merilo opredeljenih učinkov določeno v členu 101 PDEU in členu 53 Sporazuma EGP, katerih namen je zajeti sporazume in ravnanja, ki omejujejo konkurenco na notranjem trgu oziroma v EGP. Te določbe namreč prepovedujejo sporazume in ravnanja podjetij, katerih cilj oziroma posledica je preprečevanje,

omejevanje ali izkrivljanje konkurence „na notranjem trgu“ oziroma „na ozemlju, ki ga pokriva [Sporazum EGP]“ (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točka 42).

169 V skladu z ustaljeno sodno prakso protikonkurenčni cilj in posledica nista kumulativna pogoja za presojo, ali ravnanje spada pod prepovedi iz člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, ampak alternativna (glej v tem smislu sodbo z dne 4. junija 2009, T-Mobile Netherlands in drugi, C-8/08, EU:C:2009:343, točka 28 in navedena sodna praksa).

170 Iz tega izhaja, kot je Komisija navedla v točki 917 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da je upoštevanje dejanskih učinkov spornega ravnanja odveč, če je njegov protikonkurenčni cilj dokazan (glej v tem smislu sodbi z dne 13. julija 1966, Consten in Grundig/Komisija, 56/64 in 58/64, EU:C:1966:41, str. 496, in z dne 6. oktobra 2009, GlaxoSmithKline Services in drugi/Komisija in drugi, C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P in C-519/06 P, EU:C:2009:610, točka 55).

171 V teh okoliščinah bi bila zaradi razlage merila opredeljenih učinkov v smislu, da se zahteva dokaz o konkretnih učinkih spornega ravnanja, tudi če bi šlo za „cilj“ omejevanja konkurence, pristojnost Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP odvisna od pogoja, ki nima podlage v teh določbah.

172 Tožeče stranke poleg tega ne morejo Komisiji očitati, da ni zadostno analizirala zadevnega učinka.

173 Komisija je namreč v točki 1045 obrazložitve izpodbijanega sklepa v bistvu menila, da je enotna in trajajoča kršitev v delu, v katerem se je nanašala na vstopne povezave, lahko povečala znesek dodatnih taks in posledično skupno ceno vstopnih storitev tovornega prevoza ter da so špediterji prevalili te dodatne stroške na pošiljatelje s sedežem v EGP, ki so morali za kupljeno blago plačati višjo ceno od tiste, ki bi jim bila zaračunana, če navedene kršitve ne bi bilo.

174 V nasprotju s tem, kar trdijo tožeče stranke, ni mogoče šteti, da ta učinek ni upošteven za uporabo merila opredeljenih učinkov, ker ga ni posebej občutila konkurenca na notranjem trgu.

175 V zvezi s tem je treba na prvem mestu ugotoviti, da tožeče stranke niso pojasnile, kaj želijo povedati s to trditvijo.

176 Na drugem mestu, če je treba trditev tožečih strank razlagati tako, da sporno ravnanje v delu, ki se je nanašal na vstopne povezave, ni moglo omejiti konkurence v EGP, ker se je izvajalo le v tretjih državah, v katerih imajo sedež špediterji, ki naročajo vstopne storitve tovornega prevoza pri obtoženih prevoznikih, je treba ugotoviti, da se tožeče stranke motijo.

177 V zvezi s tem je treba poudariti, da je treba merilo opredeljenih učinkov uporabiti glede na gospodarski in pravni okvir, v katerega je umeščeno zadevno ravnanje (glej v tem smislu sodbo z dne 25. novembra 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, točka 13).

178 V obravnavanem primeru je iz točk 14, 17 in 70 obrazložitve izpodbijanega sklepa in odgovorov strank na ukrepe procesnega vodstva Splošnega sodišča razvidno, da prevozniki storitve tovornega prevoza prodajajo izključno ali skoraj izključno špediterjem. V zvezi z vstopnimi storitvami tovornega prevoza do skoraj vseh teh prodaj pride na izhodišču zadevnih povezav,

zunaj EGP, kjer imajo sedež navedeni špediterji. Iz tožbe je namreč razvidno, da so tožeče stranke med 1. majem 2004 in 14. februarjem 2006 strankam s sedežem v EGP opravile le zanemarljiv delež prodaje vstopnih storitev tovornega prevoza.

179 Vendar je treba ugotoviti, da špediterji te storitve naročijo predvsem kot posredniki, da bi jih povezali v paket storitev, katerih namen je po definiciji organizirati integrirani prevoz blaga na ozemlje EGP v imenu pošiljateljev. Kot je razvidno iz točke 70 obrazložitve izpodbijanega sklepa, so ti lahko zlasti kupci ali lastniki blaga, ki se prevaža. Torej je vsaj verjetno, da imajo sedež v EGP.

180 Iz tega sledi, da če špediterji v ceno svojih paketov storitev vključijo morebitni dodatni strošek, ki izhaja iz spornega omejevalnega sporazuma, lahko enotna in trajajoča kršitev v delu, v katerem se nanaša na vstopne povezave, učinkuje zlasti na konkurenco, do katere pride med špediterji, zato da pridobijo stranke teh pošiljateljev, zaradi česar se zadevni učinek lahko konkretizira na notranjem trgu ali v EGP.

181 Zato dodatni stroški, ki bi jih bili pošiljatelji lahko dolžni plačati, in podražitev blaga, uvoženega v EGP, ki bi temu lahko sledila, štejejo med učinke spornega ravnanja, na katere se je Komisija upravičeno oprla za namene uporabe merila opredeljenih učinkov.

182 V skladu s sodno prakso, navedeno v točki 161 zgoraj, je torej vprašanje, ali je ta učinek predvidljiv, znaten in takojšen.

– *Predvidljivost zadevnega učinka*

183 Namen zahteve po predvidljivosti je zagotoviti pravno varnost z zagotavljanjem, da zadevnih podjetij ni mogoče sankcionirati zaradi učinkov, ki bi bili zagotovo posledica njihovega ravnanja, vendar glede katerih niso mogla razumno pričakovati, da bo do njih prišlo (glej v tem smislu sklepne predloge generalne pravobranilke J. Kokott v zadevi Otis Gesellschaft in drugi, C-435/18, EU:C:2019:651, točka 83).

184 V nasprotju z učinki, ki izhajajo iz povsem neobičajnega spleta okoliščin ter tako temeljijo na netipični vzročni zvezi, učinki, ki jih morajo udeleženci zadevnega kartela razumno pričakovati na podlagi splošnih življenjskih izkušenj, tako izpolnjujejo zahtevo po predvidljivosti (glej v tem smislu sklepne predloge generalne pravobranilke J. Kokott v zadevi Kone in drugi, C-557/12, EU:C:2014:45, točka 42).

185 Iz točk 846, 909, 1199 in 1208 obrazložitve izpodbijanega sklepa pa je razvidno, da gre v obravnavanem primeru za tajno dogovorjeno horizontalno določanje cen, glede katerega izkušnje kažejo, da povzroča zlasti zvišanja cene, kar pripelje do slabe razdelitve virov zlasti v škodo potrošnikov (glej v tem smislu sodbo z dne 11. septembra 2014, CB/Komisija, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, točka 51).

186 Iz točk 846, 909, 1199 in 1208 obrazložitve izpodbijanega sklepa je razvidno tudi, da se je to ravnanje nanašalo na DTG, DTV in na neplačilo provizij.

187 V obravnavanem primeru so obtoženi prevozniki torej lahko predvideli, da bi horizontalna določitev DTG in DTV povzročila zvišanje njune ravni. Kot je razvidno iz točk 874, 879 in 899 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je neplačilo provizij lahko okrepilo tako zvišanje. Šlo je namreč za to, da je bilo dogovorjeno, da se špediterjem ne priznajo popusti na dodatne takse, zaradi česar so obtoženi prevozniki lahko „obdržali pod nadzorom negotovost pri določanju cen, ki bi jo lahko

ustvarila konkurenca pri plačilu provizij [v okviru pogajanj s špediterji]“ (točka 874 obrazložitve navedenega sklepa), in tako dodatne takse izvzeli iz konkurence (točka 879 obrazložitve tega sklepa).

188 Iz točke 17 obrazložitve izpodbijanega sklepa je razvidno, da je cena storitev tovornega prevoza sestavljena iz tarif in dodatnih taks, med katerimi sta DTG in DTV. Razen če se ne bi štelo, da bi bilo povečanje DTG in DTV zaradi dovolj verjetnega učinka vodne postelje izravnano z ustreznim znižanjem tarif in drugih dodatnih taks, bi tako zvišanje načeloma lahko povzročilo zvišanje skupne cene vstopnih storitev tovornega prevoza.

189 Tožeče stranke pa niso dokazale, da je bil učinek vodne postelje tako verjeten, da je zadevni učinek zato postal nepredvidljiv.

190 Tožeče stranke namreč zgolj nenatančno omenjajo „ekonomsko teorijo“ in se v okviru tretjega dela petega tožbenega razloga sklicujejo na ustno izjavo izvedenca med zaslišanjem pred Komisijo. Vendar, prvič, te izjave ne spremljajo niti študija, na katero se izjava opira, niti neobdelani podatki, na katerih temelji, ki bi Splošnemu sodišču lahko omogočili, da preveri njeno verodostojnost. Drugič, navedena izjava temelji na metodologiji, ki ni najbolje prilagojena obsegu enotne in trajajoče kršitve, kot je opredeljen v izpodbijanem sklepu. Pri metodi „razlike v razlikah“, na kateri temelji navedena izjava, se namreč primerja gibanje cen, ki se zaračunavajo na povezavah, „na katere so potencialno vplivale razprave, in na povezavah, za katere je znano, da nanje ni vplivala nobena razprava“, pri čemer poleg tega ta metoda v njej ni opredeljena. Nasprotno pa je Komisija v točki 889 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da je šlo pri DTG in DTV za „splošn[e] ukrep[e], ki niso specifični za določeno povezavo“, in da je bil njun „cilj, da se uporabljata za vse povezave na svetovni ravni, vključno s povezavami, ki imajo […] kraj prihoda v EGP“. Tretjič, ugotoviti je treba, da se navedena izjava nanaša na družbo AF in v manjšem obsegu na družbo KLM. Čeprav se v zadevni izjavi sklepa, da v obravnavanem primeru obstaja učinek vodne postelje, je to le zato, ker so bile tarife, ki sta jih zaračunavali družbi AF in KLM, dovolj prilagodljive in jih je bilo mogoče znižati dovolj hitro, da se je nevtraliziralo vsakršno zvišanje DTG in DTV. V nasprotju s tem so tožeče stranke poudarile, da se „tarife letalskega tovornega prevoza […] določajo najmanj šest mesecev vnaprej [in da] prevozniki povečane stroške za gorivo izravnavajo z dodatno takso (DTG), ki jo je mogoče hitreje prilagoditi, tako da se odražajo nihanja v ceni goriva“.

191 V teh okoliščinah bi lahko udeleženci spornega omejevalnega sporazuma razumno predvideli, da bi enotna in trajajoča kršitev v delu, v katerem se je nanašala na vstopne storitve tovornega prevoza, povzročila zvišanje cen storitev tovornega prevoza na vstopnih povezavah.

192 Vprašanje je torej, ali so obtoženi prevozniki lahko predvideli, da bodo špediterji tak dodatni strošek prevalili na svoje stranke, torej na pošiljatelje.

193 Iz točk 14 in 70 obrazložitve izpodbijanega sklepa je v zvezi s tem razvidno, da je cena storitev tovornega prevoza vhodni strošek za špediterje. Gre za variabilne stroške, katerih zvišanje načeloma povzroči zvišanje mejnega stroška, glede na tega pa špediterji določijo svoje cene.

194 Tožeče stranke niso predložile nobenega dokaza, da okoliščine obravnavanega primera niso bile ugodne za to, da bi dodatne stroške, ki so nastali zaradi enotne in trajajoče kršitve v zvezi z vstopnimi povezavami, prevalile nižje po prodajni verigi, na pošiljatelje.

195 V teh okoliščinah bi lahko obtoženi prevozniki razumno predvideli, da bi špediterji s povišanjem cene špedicijskih storitev prevalili tak dodatni strošek na pošiljatelje.

196 Kot je razvidno iz točk 70 in 1031 obrazložitve izpodbijanega sklepa, stroški blaga, katerega integrirani prevoz običajno organizirajo špediterji v imenu pošiljateljev, vključujejo ceno špedicijskih storitev, zlasti ceno storitev tovornega prevoza, ki so njihov sestavni del.

197 Glede na navedeno bi obtoženi prevozniki torej lahko predvideli, da bo enotna in trajajoča kršitev v delu, v katerem se je nanašala na vstopne povezave, povzročila zvišanje cen uvoženega blaga.

198 Iz razlogov, navedenih v točki 179 zgoraj, bi obtoženi prevozniki prav tako lahko predvideli, da bo – kot je razvidno iz točke 1045 obrazložitve izpodbijanega sklepa – ta učinek nastal v EGP.

199 Ker je zadevni učinek izhajal iz običajnega poteka stvari in je bil ekonomsko razumen, jim nikakor ni bilo treba delovati na trgu uvoza blaga ali pri njegovi nadaljnji prodaji po prodajni verigi navzdol, da bi ga lahko predvideli.

200 Ugotoviti je torej treba, da je Komisija zadostno dokazala zahtevano predvidljivost zadevnega učinka.

– *Znatnost zadevnega učinka*

201 Znatnost učinkov spornega ravnanja je treba presojati ob upoštevanju vseh pomembnih okoliščin obravnavane zadeve. Med temi okoliščinami so zlasti trajanje, narava in obseg kršitve. Tudi druge okoliščine, kot je pomen podjetij, ki so sodelovala pri takem ravnanju, so lahko upoštevne (glej v tem smislu sodbi z dne 9. septembra 2015, Toshiba/Komisija, T-104/13, EU:T:2015:610, točka 159, in z dne 12. julija 2018, Brugg Kabel in Kabelwerke Brugg/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, točka 112).

202 Če se obravnavani učinek nanaša na zvišanje cene blaga ali končne storitve, ki temelji na storitvi, ki je predmet kartela, oziroma to storitev vsebuje, se lahko upošteva tudi delež cene blaga ali končne storitve, ki pomeni storitev, ki je predmet kartela.

203 V obravnavanem primeru je treba glede na vse upoštevne okoliščine šteti, da je zadevni učinek, ki se nanaša na zvišanje cene blaga, uvoženega v EGP, znaten.

204 Na prvem mestu, iz točke 1146 obrazložitve izpodbijanega sklepa je namreč razvidno, da je enotna in trajajoča kršitev trajala 21 mesecev v primeru povezav Unija-tretje države in 8 mesecev v primeru povezav EGP brez povezav Unija-tretje države. Iz točk 1215 in 1217 obrazložitve tega sklepa je razvidno, da so bili toliko časa udeleženi tudi vsi obtoženi prevozniki, razen družb Lufthansa Cargo in Swiss.

205 Na drugem mestu, v zvezi z obsegom kršitve je iz točke 889 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da je šlo pri DTG in DTV za „splošn[e] ukrep[e], ki niso [bili] specifični za določeno povezavo“, in da je bil njun „cilj, da se uporabljata za vse povezave na svetovni ravni, vključno s povezavami, ki imajo […] kraj prihoda v EGP“.

206 Na tretjem mestu, glede narave kršitve je iz točke 1030 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da je bil cilj enotne in trajajoče kršitve omejevanje konkurence med obtoženimi prevozniki, zlasti na povezavah EGP-tretje države. Komisija je v točki 1208 obrazložitve navedenega sklepa

ugotovila, da je „določitev različnih elementov cene, vključno z nekaterimi dodatnimi taksami, eno od najhujših omejevanj konkurence“, in je zato štela, da je treba za enotno in trajajočo kršitev uporabiti koeficient teže kršitve, ki je „v zgornjem delu razpona“, določenega v Smernicah iz leta 2006.

207 Zaradi celovitosti je treba v zvezi z deležem cene storitve, ki je predmet kartela, v blagu ali storitvi, ki temelji na njej ali jo vsebuje, ugotoviti, da so v nasprotju s trditvijo tožečih strank dodatne takse v obdobju kršitve pomenile velik del skupne cene storitev tovornega prevoza.

208 Tako iz dopisa Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics (hongkonško združenje za špedicijo in logistiko) z dne 8. julija 2005, poslanega predsedniku pododbora za tovor (v nadaljevanju: pododbor) pri Board of Airline Representatives (združenje predstavnikov letalskih prevoznikov; v nadaljevanju: BAR) v Hongkongu, izhaja, da dodatne takse pomenijo „zelo pomemben del“ celotne cene letalskih tovornih listov, ki so jo špediterji morali plačati. Podobno so tožeče stranke v svojih pisanjih pred Splošnim sodiščem navedle, da so dodatne takse pomenile od 5 do 30 % cene storitev tovornega prevoza. Kot izhaja iz preglednic in prikaza v Prilogi A.109 k tožbi, je ta delež svojo najvišjo raven dosegel v obdobju, v katerem je Komisija ugotovila kršitev člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami, to je 21,7 % v letu 2004 in 29,8 % v letu 2005.

209 Kot pa je razvidno iz točke 1031 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je bila cena storitev tovornega prevoza „pomemben element stroška blaga, ki se prevaža, in vpliva na njegovo prodajo“.

210 Še vedno zaradi celovitosti in v zvezi s pomenom podjetij, ki so sodelovala pri spornem ravnanju, iz točke 1209 obrazložitve izpodbijanega sklepa izhaja, da je leta 2005 skupni tržni delež obtoženih prevoznikov na „svetovnem trgu“ znašal 34 % in da je bil „vsaj tako velik v primeru storitev [tovornega prevoza], opravljenih na povezavah [EGP-tretje države]“, ki zajemajo hkrati izstopne in vstopne povezave. Tožeče stranke so poleg tega v obdobju kršitve leta 2005 na vstopnih povezavah ustvarile velik promet v višini več kot 119.000.000 EUR.

211 Tožeče stranke ne navajajo nobene trditve, ki bi lahko vzbudila dvom o znatnosti predvidenega učinka.

212 Prvič, trditev tožečih strank, ki se nanaša na teorijo vodne postelje, je bila zavrnjena že v točkah 188 in 190 zgoraj.

213 Drugič, glede trditve tožečih strank, da so obtoženi prevozniki DTG in DTV na povezavah s krajem odhoda iz Hongkonga, Tajske, Japonske in Združenih držav določili pod konkurenčno ravnjo, tako da so bolj kot omejevali konkurenčnost proizvodov, uvoženih v EGP, to konkurenčnost izboljšali, je treba opozoriti, da mora načeloma oseba, ki zatrjuje dejstva v podporo nekemu predlogu, predložiti dokaze o njihovi resničnosti (sklep z dne 25. januarja 2008, Provincia di Ascoli Piceno in Comune di Monte Urano/Apache Footwear in drugi, C-464/07 P(I), neobjavljen, EU:C:2008:49, točka 9; glej v tem smislu tudi sodbo z dne 6. marca 2001, Connolly/Komisija, C-274/99 P, EU:C:2001:127, točka 113).

214 Tožeče stranke pa niso predložile niti najmanjšega dokaza o tem, da so obtoženi prevozniki DTG in DTV določili pod konkurenčno ravnjo na povezavah s krajem odhoda iz Hongkonga, Tajske in Japonske. Kar zadeva povezave s krajem odhoda iz Združenih držav, tožeče stranke zgolj trdijo, da so stiki, pri katerih so sodelovale, „ohranili menjalno razmerje med eurom in ameriškim dolarjem

za DTG pri 1:1, kar je privedlo do znižanja za 17 % zaradi upada vrednosti dolarja v primerjavi z eurom“. Vendar tožeče stranke nikakor niso dokazale, da je bila višina DTG, ki je bila posledica tega, pod konkurenčno ravnjo.

215 Zato ni mogoče šteti, da je bilo verjetno, da so obtoženi prevozniki DTG in DTV na povezavah s krajem odhoda iz Hongkonga, Tajske, Japonske in Združenih držav določili pod konkurenčno ravnjo, tako da so bolj kot omejevali konkurenčnost proizvodov, uvoženih v EGP, to konkurenčnost izboljšali.

216 Ugotoviti je torej treba, da je Komisija zadostno dokazala zahtevano znatnost zadevnega učinka.

– *Takojšnja narava zadevnega učinka*

217 Zahteva, da mora imeti sporno ravnanje takojšnje učinke, se nanaša na vzročno zvezo med zadevnim ravnanjem in preučevanim učinkom. Namen te zahteve je zagotoviti, da se Komisija, da bi utemeljila svojo pristojnost za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, ne more sklicevati na vse mogoče učinke niti na zelo oddaljene učinke, ki bi lahko izhajali iz tega ravnanja kot *conditio sine qua non* (glej v tem smislu sklepne predloge generalne pravobranilke J. Kokott v zadevi Kone in drugi, C-557/12, EU:C:2014:45, točki 33 in 34).

218 Vendar se neposredne vzročnosti ne sme zamenjevati z eno samo vzročnostjo, ki bi zahtevala sistematično in absolutno ugotovitev prekinitve vzročne zveze, če je tretja oseba prispevala k nastanku zadevnih učinkov (glej v tem smislu sklepne predloge generalne pravobranilke J. Kokott v zadevi Kone in drugi, C-557/12, EU:C:2014:45, točki 36 in 37).

219 V obravnavanem primeru je posredovanje špediterjev, za katere je bilo mogoče predvideti, da bodo popolnoma neodvisno prevalili dodatne stroške, ki so jih morali plačati, na pošiljatelje, seveda lahko prispevalo k nastanku zadevnega učinka. Vendar to posredovanje samo po sebi ni moglo prekiniti vzročne verige med spornim ravnanjem in navedenim učinkom ter mu s tem odvzeti njegove takojšnje narave.

220 Nasprotno, če posredovanje ni krivdno, ampak objektivno izhaja iz zadevnega omejevalnega sporazuma glede na običajno delovanje trga, potem ne prekine vzročne verige (glej v tem smislu sodbo z dne 14. decembra 2005, CD Cartondruck/Svet in Komisija, T-320/00, neobjavljena, EU:T:2005:452, točke od 172 do 182), ampak jo nadaljuje (glej v tem smislu sklepne predloge generalne pravobranilke J. Kokott v zadevi Kone in drugi, C-557/12, EU:C:2014:45, točka 37).

221 V obravnavanem primeru pa tožeče stranke niti ne dokazujejo niti ne trdijo, da je predvidljivost prevalitve dodatnih stroškov na pošiljatelje s sedežem v EGP krivdna oziroma nepovezana z običajnim delovanjem trga.

222 Iz tega sledi, da ima zadevni učinek zahtevano takojšnjo naravo.

223 Te ugotovitve ne more omajati trditev, ki so jo tožeče stranke navedle na obravnavi, in sicer, da bi se morali ti dodatni stroški prenesti po „dolgi verigi posrednikov“, vključno s pošiljatelji, špediterji in uvozniki, da bi vplivali na „potrošnike v EGP“, na katere se Komisija sklicuje v točki 1045 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Ta trditev namreč temelji na dveh napačnih predpostavkah.

224 Prva od teh predpostavk je, da so „potrošniki v EGP“ iz točke 1045 obrazložitve izpodbijanega sklepa končni potrošniki, torej fizične osebe, ki delujejo za namene, ki niso povezani z njihovo poklicno ali gospodarsko dejavnostjo. Pojem potrošnika v konkurenčnem pravu se ne nanaša le na končne potrošnike, ampak na vse neposredne ali posredne uporabnike proizvodov ali storitev, ki so bili predmet spornega ravnanja (glej v tem smislu sklepne predloge generalnega pravobranilca P. Mengozzija v zadevi MasterCard in drugi/Komisija, C-382/12 P, EU:C:2014:42, točka 156).

225 Iz točke 70 obrazložitve izpodbijanega sklepa, katere utemeljenosti tožeče stranke niso učinkovito izpodbijale, je razvidno, da so „[p]ošiljatelji […] lahko kupci ali prodajalci blaga, ki je predmet trgovinske menjave, ali lastniki blaga, ki ga je treba hitro dostaviti na relativno dolgih razdaljah“. Komisija je v svojih pisanjih pojasnila, da je to blago mogoče uvoziti za neposredno potrošnjo ali kot produkcijske faktorje za proizvodnjo drugih proizvodov. Glede vstopnih storitev tovornega prevoza pa imajo ti pošiljatelji, kot pravilno navaja Komisija, lahko sedež v EGP. Sklicevanje na „potrošnike v EGP“ iz točke 1045 obrazložitve izpodbijanega sklepa je torej treba razlagati tako, da vključuje pošiljatelje.

226 Druga od zadevnih predpostavk je, da tudi če bi sklicevanje na „potrošnike v EGP“ v točki 1045 obrazložitve izpodbijanega sklepa vključevalo le končne potrošnike, bi ti lahko uvoženo blago kupili šele po posredovanju „dolge verige posrednikov“. Končni potrošniki pa lahko to blago kupijo tudi neposredno pri pošiljatelju.

227 Iz tega sledi, da je zadevni učinek predvidljiv, znaten in takojšen, kot se zahteva, in da je prvi razlog, na katerega se je Komisija oprla pri ugotovitvi, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, utemeljen. Ugotoviti je torej treba, da je Komisija lahko ugotovila, ne da bi pri tem storila napako, da je navedeno merilo izpolnjeno v zvezi z usklajevanjem vstopnih storitev tovornega prevoza, obravnavanim ločeno, ne da bi bilo treba preučiti utemeljenost drugega razloga, navedenega v točki 1045 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

ii) Učinki enotne in trajajoče kršitve kot celote

228 Najprej je treba opozoriti, da v nasprotju s tem, kar tožeče stranke navajajo v repliki, nič ne preprečuje presoje, ali ima Komisija potrebno pristojnost, da v vsakem primeru uporabi konkurenčno pravo Unije v zvezi z ravnanjem zadevnega podjetja ali podjetij kot celote (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točka 50).

229 V skladu s sodno prakso se lahko člen 101 PDEU uporablja za ravnanja in sporazume, ki imajo isti protikonkurenčni cilj, če je mogoče predvideti, da imajo kot celota neposreden in bistven učinek na notranjem trgu. Podjetjem namreč ne more biti dovoljeno, da se uporabi pravil Unije o konkurenci izognejo s kombinacijo več ravnanj z istim ciljem, od katerih nobeno, če se obravnava ločeno, ne more imeti neposrednega in bistvenega učinka v Uniji, lahko pa imajo ta ravnanja tak učinek, če se obravnavajo kot celota (sodba z dne 12. julija 2018, Brugg Kabel in Kabelwerke Brugg/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, točka 106).

230 Komisija lahko tako svojo pristojnost za uporabo člena 101 PDEU za enotno in trajajočo kršitev, kakršna je bila ugotovljena v spornem sklepu, opre na predvidljive, neposredne in bistvene učinke te kršitve na notranjem trgu (sodba z dne 12. julija 2018, Brugg Kabel in Kabelwerke Brugg/Komisija, T-441/14, EU:T:2018:453, točka 105).

231 Te ugotovitve veljajo *mutatis mutandis* za člen 53 Sporazuma EGP.

232 Komisija pa je v točki 869 obrazložitve izpodbijanega sklepa sporno ravnanje opredelila kot enotno in trajajočo kršitev, tudi v delu, v katerem se je nanašalo na vstopne storitve tovornega prevoza. V delu, v katerem tožeče stranke prerekajo to opredelitev na splošno in ugotovitev obstoja enotnega protikonkurenčnega cilja – to je omejevanja konkurence v EGP – na kateri temelji ta opredelitev, bodo njihove trditve preučene v okviru tretjega tožbenega razloga, ki je povezan s tem vprašanjem.

233 Komisija je v točki 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa, kot je razvidno iz njenih odgovorov na pisna in ustna vprašanja Splošnega sodišča, preučila učinke te kršitve kot celote. Tako je med drugim navedla, da je njena preiskava razkrila „[o]mejevalni sporazum[, ki] se je izvajal po vsem svetu, dogovori […] v zvezi z vstopnimi povezavami pa so bili sestavni del enotne in trajajoče kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP“. Dodala je, da je bila „[e]notna uporaba dodatnih taks na svetovni ravni […] ključni element [spornega] omejevalnega sporazuma“. Kot je Komisija navedla v odgovoru na pisna vprašanja Splošnega sodišča, je bila enotna uporaba dodatnih taks del celovite strategije, katere namen je bil nevtralizirati tveganje, da bi špediterji lahko obšli učinke tega omejevalnega sporazuma tako, da bi se odločili za posredne povezave, ki ne bi bile predmet usklajenih dodatnih taks za prevoz blaga od kraja porekla do namembnega kraja. Razlog za to je, da je, kot je razvidno iz točke 72 obrazložitve izpodbijanega sklepa, „časovni dejavnik manj pomemben za prevoz tovora kot za prevoz potnikov“, tako da se tovor „lahko prevaža z več postanki“ in lahko zato posredne povezave nadomestijo neposredne povezave.

234 V teh okoliščinah Komisija upravičeno trdi, da bi, če ne bi smela uporabiti merila opredeljenih učinkov za sporno ravnanje kot celoto, obstajala nevarnost, da bi se celotno protikonkurenčno ravnanje, ki lahko vpliva na strukturo trga v EGP, umetno razdrobilo na vrsto ločenih ravnanj, ki bi se morda v celoti ali delno izognila pristojnosti Unije (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točka 57). Ugotoviti je torej treba, da je Komisija v točki 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa lahko preučila učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote.

235 Glede sporazumov in ravnanj, prvič, katerih cilj je bil omejiti konkurenco vsaj v Uniji, v EGP in Švici (točka 903 obrazložitve tega sklepa), drugič, ki so združevala prevoznike s pomembnimi tržnimi deleži (točka 1209 obrazložitve navedenega sklepa), in tretjič, katerih pomemben del se je nanašal na povezave v EGP v obdobju več kot šest let (točka 1146 obrazložitve istega sklepa), ni dvoma, da je bilo mogoče predvideti, da bo imela enotna in trajajoča kršitev kot celota takojšnje in znatne učinke na notranjem trgu ali v EGP.

236 Iz tega sledi, da je Komisija v točki 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa prav tako utemeljeno ugotovila, da je bilo merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno v zvezi z enotno in trajajočo kršitvijo kot celoto.

237 Ker je Komisija tako zadostno dokazala, da je bilo predvidljivo, da bo sporno ravnanje imelo znaten in takojšen učinek v EGP, je treba ta očitek in posledično ta del tožbenega razloga v celoti zavrniti, ne da bi bilo treba preučiti očitek v zvezi z napakami pri uporabi merila izvajanja.

b) Drugi del drugega tožbenega razloga: povezave EGP brez povezav Unija-Švica

238 Tožeče stranke trdijo, da je s členom 11(2) Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu pristojnost za ugotovitev in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci v zvezi s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica pridržano švicarskim organom.

239 Komisija pa naj bi v členu 1(3) izpodbijanega sklepa ugotovila kršitev člena 53 Sporazuma EGP v zvezi s povezavami EGP brez povezav Unija-tretje države. Ker ni pogodbenica Sporazuma EGP, naj bi bila Švicarska konfederacija nujno „tretja država“ v smislu tega člena. Člen 1(3) izreka izpodbijanega sklepa naj bi torej vključeval nezakonitost v obliki kršitve člena 11(2) Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.

240 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

241 Ugotoviti je treba, ali je Komisija, kot trdijo tožeče stranke, v členu 1(3) izpodbijanega sklepa ugotovila kršitev člena 53 Sporazuma EGP v zvezi s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica in, če da, ali je tako prekoračila meje pristojnosti, ki jo ima iz naslova Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.

242 V zvezi s tem je treba opozoriti, da je načelo učinkovitega sodnega varstva splošno načelo prava Unije, ki je zdaj določeno v členu 47 Listine. To načelo, ki v pravu Unije ustreza členu 6(1) EKČP, zahteva, da je izrek sklepa, s katerim Komisija ugotovi kršitve pravil o konkurenci, posebej jasen in natančen ter da mora biti podjetjem, ki so odgovorna in sankcionirana, omogočeno, da razumejo in izpodbijajo dodelitev te odgovornosti in naložitev teh sankcij, kot je to razvidno iz navedenega izreka (glej sodbo z dne 16. decembra 2015, Martinair Holland/Komisija, T-67/11, EU:T:2015:984, točka 31 in navedena sodna praksa).

243 Komisija namreč vrsto in obseg kršitev, ki jih sankcionira, navede v izreku sklepov. Tako je prav pri opredelitvi obsega in narave sankcioniranih kršitev pomemben izrek, ne pa obrazložitev. Zgolj v primeru nejasnosti izrazov, uporabljenih v izreku, je treba izrek razložiti v obrazložitvi izpodbijanega sklepa (glej sodbo z dne 16. decembra 2015, Martinair Holland/Komisija, T-67/11, EU:T:2015:984, točka 32 in navedena sodna praksa).

244 V členu 1(3) izpodbijanega sklepa je Komisija ugotovila, da sta družbi SAS in SAS Cargo „kršil[i] člen 53 Sporazuma EGP glede povezav med letališči v državah pogodbenicah Sporazuma EGP, ki pa niso države članice, in letališči v tretjih državah“ od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006. V te povezave ni izrecno vključila povezav EGP brez povezav Unija-Švica niti jih ni izrecno izključila.

245 Preveriti je torej treba, ali Švicarska konfederacija spada med „tretje države“ iz člena 1(3) izpodbijanega sklepa.

246 V zvezi s tem je treba ugotoviti, da člen 1(3) izpodbijanega sklepa razlikuje med „državami pogodbenicami Sporazuma EGP, ki pa niso države članice“, in tretjimi državami. Res je, da – kot poudarjajo tožeče stranke – Švicarska konfederacija ni pogodbenica Sporazuma EGP in se torej prišteva k tretjim državam.

247 Vendar je treba spomniti, da je treba glede na zahteve po enotnosti pravnega reda Unije in njegovi skladnosti za iste izraze, ki se uporabijo v istem aktu, domnevati, da imajo isti pomen.

248 Komisija je v členu 1(2) izpodbijanega sklepa ugotovila kršitev člena 101 PDEU v zvezi s „povezavami med letališči v Evropski uniji in letališči zunaj EGP“. Ta pojem ne vključuje letališč v Švici, čeprav Švicarska konfederacija ni pogodbenica Sporazuma EGP in je treba torej formalno šteti, da so njena letališča „zunaj EGP“ oziroma, povedano drugače, v tretji državi, ki ni pogodbenica tega sporazuma. Ta letališča so predmet člena 1(4) izpodbijanega sklepa, v katerem je ugotovljena kršitev člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu v zvezi s „povezavami med letališči v Evropski uniji in letališči v Švici“.

249 V skladu z načelom, na katero je opozorjeno v točki 247 zgoraj, je torej treba domnevati, da ima izraz „letališča v tretjih državah“, uporabljen v členu 1(3) izpodbijanega sklepa, enak pomen kot izraz „letališča zunaj EGP“, uporabljen v odstavku 2 tega člena, in zato izključuje letališča v Švici.

250 Ker v izreku izpodbijanega sklepa ni niti najmanjšega znaka, da je Komisija nameravala dati pojmu „tretje države“ v členu 1(3) izpodbijanega sklepa drugačen pomen, je treba ugotoviti, da pojem „tretje države“ iz člena 1(3) tega sklepa izključuje Švicarsko konfederacijo.

251 Zato ni mogoče šteti, da je Komisija v členu 1(3) izpodbijanega sklepa štela tožeče stranke za odgovorne za kršitev člena 53 Sporazuma EGP v zvezi s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica.

252 Ker izrek izpodbijanega sklepa ne povzroča nobenih dvomov, Splošno sodišče le zaradi celovitosti dodaja, da njegova obrazložitev ne nasprotuje tej ugotovitvi.

253 V točki 1146 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija navedla, da so „[p]rotikonkurenčni dogovori“, ki jih je opisala, kršili člen 101 PDEU od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006 „v zvezi z letalskim prevozom med letališči v [Uniji] in letališči zunaj EGP“. V opombi, ki spada pod navedeno točko (1514), je Komisija pojasnila: „Za namene tega sklepa ‚letališča zunaj EGP‘ pomenijo letališča v državah, ki niso Švica[rska konfederacija] in pogodbenice Sporazuma EGP“.

254 Res je, da Komisija, ko je v točki 1146 obrazložitve izpodbijanega sklepa opisovala obseg kršitve člena 53 Sporazuma EGP, ni omenila pojma „letališča zunaj EGP“, ampak pojem „letališča v tretjih državah“. Vendar iz tega ni mogoče sklepati, da je Komisija nameravala pripisati drugačen pomen pojmu „letališča zunaj EGP“ za namene uporabe člena 101 PDEU in pojmu „letališča v tretjih državah“ za namene uporabe člena 53 Sporazuma EGP. Nasprotno, Komisija je v izpodbijanem sklepu ta dva izraza uporabljala kot medsebojno zamenljiva pojma. Tako je v točki 824 obrazložitve izpodbijanega sklepa navedla, da „ne bo uporabila člena 101 PDEU za protikonkurenčne sporazume in ravnanja, ki se nanašajo na letalski prevoz med letališči [Unije] in letališči tretjih držav, do katerih je prišlo pred 1. majem 2004“. V zvezi s prenehanjem sodelovanja družbe SAS Consortium pri enotni in trajajoči kršitvi se je Komisija v točki 1222 obrazložitve tega sklepa prav tako sklicevala na svojo pristojnost iz naslova teh določb „za povezave med [Unijo] in tretjimi državami ter povezave med Islandijo, Norveško in Lihtenštajnom ter državami zunaj EGP“.

255 Obrazložitev izpodbijanega sklepa torej potrjuje, da imata pojma „letališča v tretjih državah“ in „letališča zunaj EGP“ enak pomen. V skladu z opredelitvijo v opombi 1514 je treba torej šteti, da oba izključujeta letališča v Švici.

256 V nasprotju s trditvijo tožečih strank točki 1194 in 1241 obrazložitve izpodbijanega sklepa nista v prid drugačni rešitvi. Resda se Komisija v točki 1194 obrazložitve tega sklepa sklicuje na „povezave med EGP in tretjimi državami, razen povezav med [Unijo] in Švico“. Prav tako je

v točki 1241 obrazložitve tega sklepa v okviru „določanja vrednosti prodaje v zvezi s povezavami s tretjimi državami“ znižala osnovni znesek za 50 % za „povezave EGP-tretje države, razen povezav med [Unijo] in Švico, v primeru katerih Komisija deluje v skladu s Sporazumom [ES-Švica o zračnem prometu]“. Mogoče pa bi bilo šteti, da je – kot v bistvu navajajo tožeče stranke – Komisija v ti točki obrazložitve posebej dodala omembo „razen povezav med Unijo in Švico“, ker je menila, da je Švicarska konfederacija zajeta s pojmom „tretje države“, kadar gre za povezave EGP-tretje države.

257 Komisija je poleg tega priznala, da je v vrednost prodaje vključila znesek 262.084 EUR iz naslova prodaje storitev tovornega prevoza, ki so jo tožeče stranke v letu 2005 realizirale s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica. Kot je navedla, je to zato, ker „žal“ tega zneska ni izključila iz številk, ki so ji jih zagotovile tožeče stranke.

258 Vendar je treba tako kot Komisija ugotoviti, da se ti elementi nanašajo izključno na dohodke, ki jih je treba upoštevati pri izračunu osnovnega zneska globe, ne pa na opredelitev geografskega obsega enotne in trajajoče kršitve, ki se tu obravnava.

259 Drugi del in posledično ta tožbeni razlog je treba torej zavrniti.

3. Tretji tožbeni razlog: napaka pri presoji ravnanj, v katera so bile vpletene tožeče stranke, in tega, da ta ravnanja dokazujejo njihovo udeležbo pri enotni in trajajoči kršitvi ali njihovo seznanjenost z njo

260 Ta tožbeni razlog se nanaša na napake in nezadostno natančnost pri presoji ravnanj, v katera naj bi bile vpletene tožeče stranke. Ta tožbeni razlog je razdeljen na deset delov, ki se nanašajo na, prvič, napake pri presoji svetovne razsežnosti enotne in trajajoče kršitve, drugič, napake pri presoji ravnanj v okviru dvostranske poslovne povezave z družbo Lufthansa, tretjič, napake pri presoji izmenjave elektronskih sporočil iz decembra 1999 v okviru zveze Star Cargo, četrtič, napake pri presoji ravnanj v okviru zveze WOW, petič, napake v zvezi z vključitvijo dogovorov o rezervaciji zmogljivosti v enotno in trajajočo kršitev, šestič, napake pri presoji stikov, do katerih je prišlo v tretjih državah, sedmič, napake pri presoji ugibanj drugih prevoznikov glede ravnanja tožečih strank, osmič, napake v zvezi z vključitvijo lokalnih in nepodobnih dogodkov, ki so se zgodili v nekaterih državah, v enotno in trajajočo kršitev, devetič, napake pri presoji seznanjenosti tožečih strank z ravnanjem drugih obtoženih prevoznikov ter, desetič, napake pri celoviti presoji sklopa indicev, na katerega se je sklicevala Komisija.

261 V tej zadevi je po mnenju Splošnega sodišča primerno preučiti najprej prvi, drugi, tretji in četrti del tega tožbenega razloga, nato osmi del tega tožbenega razloga ter nazadnje peti, šesti, sedmi, deveti in deseti del tega tožbenega razloga.

a) Prvi del: več nezakonitosti pri ugotavljanju enotne in trajajoče kršitve svetovnega obsega

262 Tožeče stranke v okviru tega dela trdijo, da je Komisija storila več nezakonitosti pri ugotavljanju enotne in trajajoče kršitve svetovnega obsega. V podporo temu delu navajajo tri očitke. Ti očitki se nanašajo na, prvič, kršitev obveznosti obrazložitve in napačne ugotovitve glede svetovne razsežnosti enotne in trajajoče kršitve, drugič, napačne ugotovitve glede enotne narave zadevne kršitve zunaj „jedra“ ali „omejene skupine“ spornega omejevalnega sporazuma ter, tretjič, napačne ugotovitve glede trajajoče narave te kršitve.

1) Prvi očitek: kršitev obveznosti obrazložitve in napačne ugotovitve glede svetovne razsežnosti enotne in trajajoče kršitve

263 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija storila napako s tem, da je ugotovila, da imajo ravnanja, opisana v oddelku 4 izpodbijanega sklepa, svetovni obseg.

264 Najprej, ugotovitve v členu 1 izpodbijanega sklepa, v skladu s katero so zadevna ravnanja del svetovne kršitve, naj ne bi bilo mogoče uskladiti z dejstvom, da je Komisija priznala, da navedena kršitev ne zajema nekaterih držav, s čimer naj bi bil kršen člen 296 PDEU.

265 Dalje, zgolj to, da sta DTG in DTV običajna sestavna dela cene na področju tovornega prevoza, naj ne bi pomenilo, da je zadevno ravnanje vplivalo na ti dodatni taksi v vseh državah brez izjeme. Komisija naj iz ravnanja, ki vpliva na omejeno število povezav, ne bi mogla sklepati o obstoju svetovnega omejevalnega sporazuma, če nima dokazov o ravnanjih, ki vplivajo na vse druge povezave. V zvezi s tem tožeče stranke grajajo ugotovitev v točki 889 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v skladu s katero so dodatne takse splošni ukrepi, ki niso specifični za določeno povezavo.

266 Nazadnje, v nasprotju s tem, kar naj bi izhajalo iz točke 890 obrazložitve izpodbijanega sklepa, naj zgolj dejstvo, da so prevozniki lahko sklepali dogovore o zmogljivostih z drugimi prevozniki, s čimer so svojo mrežo razširili onkraj povezav, na katerih sami opravljajo lete, ne bi dokazovalo, da so sodelovali pri nezakonitih ravnanjih v zvezi z vsemi povezavami po vsem svetu in zlasti v številnih državah, ki niso države članice.

267 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

268 V obravnavanem primeru je treba najprej opozoriti, da v nasprotju s trditvami tožečih strank Komisija v izreku izpodbijanega sklepa ni ugotovila obstoja kršitve svetovne razsežnosti. Navedba v uvodnem odstavku člena 1 tega sklepa, da so obtoženi prevozniki usklajevali ravnanje „pri določanju cen za opravljanje storitev [tovornega prevoza] po vsem svetu“, je samo ugotovitev o dejstvih, ki jih je Komisija v odstavkih od 1 do 4 navedenega člena opredelila kot kršitev pravil o konkurenci, ki se uporabljajo, v zvezi s povezavami, za katere je bila po svojem mnenju pristojna v zadevnih obdobjih, to so povezave v EGP od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006 (odstavek 1), povezave Unija-tretje države od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006 (odstavek 2), povezave EGP brez povezav Unija-tretje države od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006 (odstavek 3) in povezave Unija-Švica od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006 (odstavek 4).

269 Ker izrek izpodbijanega sklepa ne povzroča nobenih dvomov, Splošno sodišče le zaradi celovitosti dodaja, da njegova obrazložitev potrjuje to ugotovitev. Ta obrazložitev se tako sklicuje, prvič, na kršitev veljavnih pravil o konkurenci, katere geografski obseg je omejen na konkretne vrste povezav (točki 1146 in 1187 obrazložitve izpodbijanega sklepa), in, drugič, na „svetovni omejevalni sporazum“ (točke 74, 112, 832 in 1300 obrazložitve), omejevalni sporazum „svetovne razsežnosti“ (točka 887 obrazložitve) ali omejevalni sporazum, ki „se je izvajal po vsem svetu“ (točka 1046 obrazložitve).

270 Točka 1210 obrazložitve izpodbijanega sklepa sicer res odstopa od pravila, ker se sklicuje na „geografski obseg kršitve[, ki] je bil svetovni“. Vendar je treba ugotoviti, da sobesedilo, v katero se umešča to posamično sklicevanje na svetovno kršitev, prej kaže, da gre za preprosto pisno pomoto in da ga je treba razumeti kot „geografski obseg [spornega] omejevalnega sporazuma je bil svetovni“. Navedenemu sklicevanju namreč sledijo ti stavki:

„Za namene ugotavljanja teže kršitve to pomeni, da je [sporni] omejevalni sporazum pokrival celotni EGP in Švico. To vključuje storitve [tovornega prevoza] na povezavah med letališči v EGP v obeh smereh, med letališči v Uniji in letališči zunaj EGP, med letališči v Uniji in letališči v Švici ter med letališči v državah pogodbenicah EGP, ki niso države članice, in letališči v tretjih državah.“

271 Ugotovitev o obstoju usklajevanja tarif za opravljanje storitev tovornega prevoza po vsem svetu torej še zdaleč ni v nasprotju z obrazložitvijo izpodbijanega sklepa, pač pa odraža stališče, ki ga je Komisija v celotnem izpodbijanem sklepu izražala glede geografskega obsega spornega omejevalnega sporazuma.

272 Trditve tožečih strank ne morejo ovreči te ugotovitve.

273 Prvič, v delu, v katerem se tožeče stranke ne opirajo na vsebino izpodbijanega sklepa, ampak na razlike, ugotovljene med njim in obvestilom o ugotovitvah o možnih kršitvah, ter iz tega sklepajo, da enotna in trajajoča kršitev ni zajemala nekaterih držav, je treba opozoriti, da Komisiji ni treba obrazložiti morebitnih razlik med končno presojo in vmesno presojo iz obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah (sodba z dne 27. februarja 2014, InnoLux/Komisija, T-91/11, EU:T:2014:92, točka 96). V teh okoliščinah molka Komisije v zvezi s takimi razlikami v izpodbijanem sklepu ni mogoče razlagati kot implicitno odpoved opredeljevanju spornega omejevalnega sporazuma kot svetovnega. Okoliščina, da nekatere države niso bile omenjene ne v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah ne v izpodbijanem sklepu, ni nedosledna z ugotovitvijo v obrazložitvi izpodbijanega sklepa glede svetovne razsežnosti spornega omejevalnega sporazuma. Ker se je Komisija v izpodbijanem sklepu sklicevala na svetovno razsežnost spornega omejevalnega sporazuma, si je namreč lahko prihranila izrecno omenjanje vsake zadevne države, ne da bi ta opustitev lahko ovirala razumevanje obrazložitve tega sklepa.

274 Drugič, tožeče stranke se sklicujejo na točko 1375 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v kateri je Komisija ugotovila, da izjave drugega obtoženega prevoznika v okviru postopka prizanesljivosti nimajo bistvene dodane vrednosti, ker so zadevale dogodke, ki so se zgodili v Dubaju (Združeni arabski emirati) in niso del tega sklepa.

275 Zadevne presoje so v oddelku 8.6 izpodbijanega sklepa, ki se nanaša na uporabo postopka prizanesljivosti, in so osnova za določitev stopnje znižanja osnovnega zneska globe, ki jo je bilo treba po mnenju Komisije odobriti posameznemu obtoženemu prevozniku.

276 Tudi ob predpostavki, da je treba te presoje, kot trdijo tožeče stranke, razumeti tako, da se z njimi ugotavlja, da ravnanja, do katerih je prišlo v Dubaju in so omenjena v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah, niso del spornega omejevalnega sporazuma, to samo po sebi ni v nasprotju z ugotovitvijo omejevalnega sporazuma svetovnega obsega.

277 Komisija je namreč v točki 889 obrazložitve izpodbijanega sklepa navedla, da so dodatne takse „splošni ukrepi“, ki so imeli „cilj, da se uporablja[jo] za vse povezave na svetovni ravni“, in da enako velja za neplačilo provizij, ki je bilo prav tako „splošno“. Pojasnila je, da so se dodatne takse izvajale v okviru sistema na več ravneh, centralni in lokalni ravni, ki je opisan

v točkah 107, 1046 in 1300 obrazložitve izpodbijanega sklepa. V teh okoliščinah pa izključitev lokalnega ravnanja iz obsega spornega omejevalnega sporazuma ni nedosledna z njegovim svetovnim namenom.

278 Glede na navedeno je treba izključiti obstoj kršitve obveznosti obrazložitve, ki bi izhajala iz domnevnih notranjih nedoslednosti, ki bi vplivale na izpodbijani sklep.

279 Na drugem mestu, v zvezi s splošno uporabo dodatnih taks in neplačila provizij je treba opozoriti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu upoštevala številne omenjene dokaze, glede katerih tožeče stranke v tem delu tožbenega razloga niso uspele pojasniti, zakaj naj ne bi imeli zadostne dokazne vrednosti.

280 Ti dokazi, od katerih so mnogi navedeni kot primeri v opombi 1323 izpodbijanega sklepa, pa zadostno podpirajo ugotovitev Komisije glede splošne uporabe dodatnih taks „za vse povezave na svetovni ravni“. Tako je treba v zvezi z DTG zlasti poudariti, da se točka 140 obrazložitve izpodbijanega sklepa sklicuje na interno elektronsko sporočilo družbe Swiss, v katerem je navedeno, da bo družba AF „na svetovni ravni obračunavala [DTG] v višini 0,10 EUR/0,10 USD na kg“, da bo družba KLM „storila popolnoma enako“ in da bo družba Lufthansa „šla v isti smeri, vendar v tem trenutku tega še ni potrdila“. Poleg tega je v točki 162 obrazložitve tega sklepa omenjena izmenjava elektronskih sporočil med družbama Lufthansa in Japan Airlines z dne 27. septembra 2000, v kateri je navedeno, da namerava družba Lufthansa Cargo uporabiti določen znesek DTG „na svetovni ravni“, točka 210 obrazložitve navedenega sklepa pa se sklicuje na izjavo družbe Martinair zaradi prizanesljivosti, v skladu s katero je ta družba komunicirala z več prevozniki glede izvajanja svetovne DTG.

281 Podobno so v opombi 1323 izpodbijanega sklepa omenjene napovedi zvišanja ali znižanja DTG ali DTV, ki „so se nanašale na svetovno uporabo teh dodatnih taks, ki ni bila omejena na določeno povezavo“.

282 Glede DTV je treba ugotoviti, da je Komisija v točki 608 obrazložitve izpodbijanega sklepa omenila elektronsko sporočilo, v katerem družba British Airways družbi Lufthansa pojasnjuje, da želi uvesti „izredno manipulativno takso“ po vsem svetu. Poleg tega se je Komisija v točki 666 obrazložitve tega sklepa sklicevala na zapisnik sestanka izvršnega telesa pododbora združenja BAR v Hongkongu 30. marca 2004. Iz tega zapisnika je razvidno, da je znesek DTV ob odhodu iz Hongkonga temeljil na „svetovnem referenčnem merilu“.

283 Kar zadeva neplačilo provizij, sicer drži, da Komisija v opombi 1323 izpodbijanega sklepa ni navedla konkretnih primerov dokazov, s katerimi bi podkrepila njegovo splošno uporabo „za vse povezave na svetovni ravni“.

284 Vendar je, prvič, treba ugotoviti, da ker so se dodatne takse splošno uporabljale „za vse povezave na svetovni ravni“, je bilo verjetno, da to velja tudi za neplačilo provizij. V točki 879 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija namreč ugotovila, da so se neplačilo provizij in preostala sestavna dela enotne in trajajoče kršitve dopolnjevali, ker so „omogoča[li], da dodatne takse niso bile deležne konkurence, povezane s pogajanji o provizijah (dejansko o popustih na dodatne takse) s strankami“.

285 Drugič, poudariti je treba, da je Komisija dokaze, namenjene podkrepitvi tega, da se je neplačilo provizij uporabljalo „za vse povezave na svetovni ravni“, poleg v opombi 1323 izpodbijanega sklepa navedla tudi drugje. Tako je v točki 679 obrazložitve izpodbijanega sklepa omenila interno

elektronsko sporočilo v zvezi z neplačilom provizij, v katerem je oseba, odgovorna za tovorni prevoz pri družbi Swiss, regionalne vodje te družbe pozvala, naj se „udeležujejo lokalnih sestankov združenja BAR, kadar koli je to primerno“. Komisija v točki 683 obrazložitve izpodbijanega sklepa omenja tudi interno obvestilo, naslovljeno na vodje prodaje za tovorni prevoz pri družbi CPA, v katerem je navedeno, da „kolikor lokalne razmere to omogočajo, bi morala družba C[PA] sprejeti skupni pristop in odziv v zvezi z vprašanjem [zahtev za provizije od dodatnih taks]“ in „bi zato morala razmisliti o tem, da sledi vsaki zavrnitvi take zahteve ali zahtevka za provizijo ter kateremu koli drugemu s tem povezanemu ukrepu, ki bi ga lahko usklajevala vaša lokalna združenja [prevoznikov]“.

286 Komisija je poleg tega zagotovila dokaze o tem, da je do takega usklajevanja prihajalo v številnih državah po svetu, vključno s Hongkongom (točka 503 obrazložitve izpodbijanega sklepa), Švico (točka 692 obrazložitve izpodbijanega sklepa), Italijo (točke od 694 do 698 obrazložitve izpodbijanega sklepa), Francijo (točka 699 obrazložitve izpodbijanega sklepa), Španijo (točka 700 obrazložitve izpodbijanega sklepa), Indijo (točka 701 obrazložitve izpodbijanega sklepa) in Združenimi državami (točka 702 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

287 Kar zadeva trditev tožečih strank, da je Komisija zaradi splošnosti navedbe, prikazane v točki 277 zgoraj, uporabila nepodprte ekstrapolacije, ta trditev temelji na obstoju lokalnih ravnanj, ki naj bi bila odvisna od lokalnih predpisov. Navesti pa je treba – s čimer se tožeče stranke poleg tega strinjajo – da je Komisija v opombi 1323 izpodbijanega sklepa pojasnila, da so se dodatne takse izvajale v okviru sistema na več ravneh ter da se je višina dodatnih taks lahko razlikovala in je bila predmet ločenih razprav „zaradi razmer ali predpisov na lokalnih trgih“. Iz tega izhaja, da Komisija v nasprotju z navedbami tožečih strank ni nameravala trditi, da so se višine dodatnih taks uporabljale enotno na vseh povezavah po vsem svetu.

288 Poleg tega je treba glede domnevnega neobstoja kakršne koli zveze med temi lokalnimi ravnanji in omejevalnim sporazumom širšega obsega poudariti, da se tožeče stranke motijo. V točki 832 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija navedla, da je sporni omejevalni sporazum „deloval na svetovni osnovi“. Komisija je razložila, da je sporni omejevalni sporazum slonel na kompleksni mreži predvsem dvostranskih stikov, do katerih je prihajalo na različnih krajih po svetu in na različnih ravneh znotraj zadevnih podjetij (točki 109 in 1300 obrazložitve tega sklepa). Kot je navedla, so bili „[d]ogovori v okviru [spornega] omejevalnega sporazuma […] v številnih primerih organizirani na centralni ravni“, lokalno osebje pa jih je lokalno izvajalo (točka 1046 obrazložitve navedenega sklepa). Po navedbah Komisije je šlo za to, da se lokalnemu osebju omogoči, da „za vse povezave na svetovni ravni“ prilagodi splošne ukrepe v obliki dodatnih taks in neplačila provizij lokalnim razmeram (točke 876, 889 in 890 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter opomba 1323 tega sklepa).

289 Prvič, lokalno osebje je od svojega sedeža dobivalo navodila glede izvajanja dodatnih taks in poročalo sedežu (glej točke 171, 226, 233, 284, 381, 584 in 594 obrazložitve). Poleg tega so bile odločitve, sprejete na ravni sedeža, za to osebje zavezujoče. Tako je v točki 237 obrazložitve izpodbijanega sklepa omenjeno interno elektronsko sporočilo, v katerem je zaposleni družbe Qantas navedel, da so skoraj vsi prevozniki v Hongkongu nakazali namero slediti družbi CPA, da pa so družba Qantas in več obtoženih prevoznikov, vključno s tožečimi strankami, dali vedeti, da morajo, preden storijo isto, svojo glavno upravo vprašati za navodila. V točki 295 obrazložitve izpodbijanega sklepa je omenjen zapisnik sestanka pododbora združenja BAR v Singapurju 23. januarja 2003, v katerem je navedeno, da so „včlanjeni prevozniki […] komentirali povečanje indeksa goriva, vendar niso dobili navodil od svojega sedeža, naj zvišajo [DTG]“. Podobno se točka 414 obrazložitve izpodbijanega sklepa sklicuje na elektronsko sporočilo lokalnega

poslovodje družbe CPA v Belgiji, iz katerega je razvidno, da je družba SAC „prvotno trdila, da bo [prav tako zvišala DTG 1. oktobra 2004, vendar jih je n]ato […] glavna uprava opozorila, naj za datum izberejo 4. oktober [2004]“, ki je že bil predmet več predhodnih stikov na ravni sedežev (točke 406, 410 in 411 obrazložitve).

290 Drugič, iz izpodbijanega sklepa je razvidno, da je usklajevanje na lokalni ravni pogosto sledilo takoj po napovedih, danih na ravni sedežev. Na primer, po napovedi družbe Lufthansa z dne 28. decembra 1999 glede vpeljave DTG (točka 138 obrazložitve) je bilo vprašanje 10., 13. in 19. januarja 2000 obravnavano v Hongkongu (točke od 147 do 149 obrazložitve) ter istega meseca tudi v Indiji (točki 151 in 152 obrazložitve). To velja tudi za napoved družbe Lufthansa z dne 17. februarja 2003 (točka 274 obrazložitve), ki so ji istega dne sledili stiki v Kanadi (točka 291 obrazložitve) in na Tajskem (točka 298 obrazložitve), naslednjega dne pa v Singapurju (točka 296 obrazložitve). Enako je bilo z napovedjo družbe Lufthansa z dne 21. septembra 2004 (točke od 409 do 411 obrazložitve), ki so ji istega dne sledili stiki v Hongkongu (točka 431 obrazložitve) ter 23. in 24. septembra 2004 v Švici (točki 426 in 427 obrazložitve).

291 Tožeče stranke odgovarjajo s sklicevanjem na svoje trditve, ki so bile navedene drugje v tem tožbenem razlogu in s katerimi prerekajo svojo udeležbo pri enotni in trajajoči kršitvi. V zvezi s tem je treba poudariti, da je ugotovitev obstoja enotne kršitve in njenega obsega ločena od vprašanja, ali je odgovornost za to kršitev v celoti ali deloma mogoče pripisati nekemu podjetju.Ker tožeče stranke niso pojasnile, kako bi bilo z dokazovanjem, da niso bile udeležene pri enotni kršitvi, mogoče dokazati tudi, da je ugotovitev organizacije na več ravneh v okviru spornega omejevalnega sporazuma napačna, je treba sklicevanje na te trditve zavrniti kot brezpredmetno.

292 Na tretjem mestu, glede ugotovitve v točki 890 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da so prevozniki lahko sklepali dogovore o zmogljivostih, je dovolj navesti, da nima namena, ki ji ga pripisujejo tožeče stranke. Iz besedila te točke obrazložitve, njenega cilja in sobesedila, v katero se umešča, je razvidno, da se ne nanaša na odgovornost različnih obtoženih prevoznikov za enotno in trajajočo kršitev, temveč na obstoj te kršitve, česar tožeče stranke v okviru tega dela tožbenega razloga ne izpodbijajo. Navedena točka obrazložitve se namreč izrecno sklicuje na „obstoj enotne in trajajoče kršitve“. Kar zadeva točke 112 in od 885 do 887 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je v njih navedeno, da je Komisija želela dokazati, da so stiki, do katerih je prišlo v tretjih državah, ali stiki v zvezi s povezavami, na katerih obtoženi prevozniki sami niso opravljali in niso mogli neposredno opravljati letov, upoštevni za dokaz obstoja enotne in trajajoče kršitve ali omejevalnega sporazuma svetovne razsežnosti.

293 Vsekakor je treba kritiko tožečih strank zavrniti v delu, v katerem se opira izključno na okoliščino, da naj nekateri organi, pristojni za konkurenco v tretjih državah, ne bi ugotovili, da so tožeče stranke imele možnost sklepati dogovore o zmogljivostih v zvezi s povezavami s krajem prihoda v njihovih zadevnih državah. Kadar Komisija sankcionira nezakonito ravnanje podjetja, čeprav izvira iz mednarodnega omejevalnega sporazuma, je njen namen namreč zagotoviti svobodno konkurenco na notranjem trgu. Zaradi posebne narave pravne dobrine, ki je tako varovana na ravni Unije, pa lahko presoja, ki jo opravi Komisija na podlagi svojih pristojnosti na tem področju, znatno odstopa od presoje organov tretjih držav (sodbi z dne 29. junija 2006, Showa Denko/Komisija, C-289/04 P, EU:C:2006:431, točka 55, in z dne 2. februarja 2012, Dow Chemical/Komisija, T-77/08, neobjavljena, EU:T:2012:47, točka 102). Poleg tega ni nobenega načela ali konvencije mednarodnega javnega prava, na podlagi katerih bi bila lahko Komisija zavezana, da pri pripisovanju odgovornosti za protipravno ravnanje na podlagi konkurenčnega

prava Unije upošteva presoje, ki so jih podali organi, pristojni za konkurenčno pravo v tretji državi (sodba z dne 2. februarja 2012, Dow Chemical/Komisija, T-77/08, neobjavljena, EU:T:2012:47, točka 102).

294 Iz navedenega izhaja, da je treba ta očitek zavrniti.

2) Drugi očitek: napačne ugotovitve glede enotne narave kršitve

295 Tožeče stranke trdijo, da šest dejavnikov, ki so navedeni v točkah od 872 do 884 obrazložitve izpodbijanega sklepa (to so enotni protikonkurenčni cilj, enotni proizvod ali storitev, vpletena podjetja, enotna narava kršitve, sestavni deli, o katerih se je sočasno razpravljalo, in vpletenost v sestavne dele kršitve), ne zadostuje, da bi se dokazala povezanost vseh ravnanj, naštetih v oddelku 4 izpodbijanega sklepa, zunaj „jedra“ ali „omejene skupine“ spornega omejevalnega sporazuma.

296 Opozoriti je treba, da je kršitev načelne prepovedi iz člena 101(1) PDEU lahko posledica ne le ločenega dejanja, ampak tudi niza dejanj ali celo trajajočega ravnanja, čeprav bi lahko tudi en ali več elementov tega niza dejanj ali tega trajajočega ravnanja sam po sebi in ločeno pomenil kršitev navedene določbe. Tako lahko Komisija, kadar se različna dejanja zaradi istega cilja izkrivljanja konkurence na notranjem trgu uvrščajo v „celovit načrt“, naloži odgovornost za ta dejanja glede na sodelovanje pri kršitvi kot celoti (glej v tem smislu sodbo z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, točka 41 in navedena sodna praksa).

297 Pri presoji enotne narave kršitve in obstoja celovitega načrta je dejstvo, da se različna dejanja podjetij zaradi istega cilja izkrivljanja konkurence na notranjem trgu uvrščajo v celovit načrt, odločilno. Za to presojo so lahko upoštevni okoliščina, da gre vsaj deloma za ista podjetja (glej v tem smislu sodbo z dne 13. septembra 2013, Total Raffinage Marketing/Komisija, T-566/08, EU:T:2013:423, točki 265 in 266 ter navedena sodna praksa), pa tudi različna materialna, geografska in časovna prekrivanja zadevnih dejanj in ravnanj.

298 To zlasti velja za istovetnost zadevnih proizvodov in storitev, istovetnost podrobnih pravil za izvajanje, istovetnost fizičnih oseb, vpletenih za račun podjetij, in istovetnost geografskega področja uporabe zadevnih ravnanj (sodba z dne 17. maja 2013, Trelleborg Industrie in Trelleborg/Komisija, T-147/09 in T-148/09, EU:T:2013:259, točka 60).

299 V skladu s sodno prakso je treba te elemente presojati kot celoto (sodba z dne 16. septembra 2013, Masco in drugi/Komisija, T-378/10, EU:T:2013:469, točka 58).

300 V obravnavani zadevi je Komisija v točkah od 872 do 883 obrazložitve izpodbijanega sklepa za ugotovitev, da so sporna ravnanja del enotne kršitve, upoštevala šest dejavnikov. Gre za, prvič, obstoj enotnega protikonkurenčnega cilja (točke od 872 do 876 obrazložitve), drugič, dejstvo, da so se ta ravnanja nanašala na isto storitev (točka 877 obrazložitve), tretjič, istovetnost podjetij, vpletenih v različna zadevna ravnanja (točka 878 obrazložitve), četrtič, enotno naravo kršitve (točka 879 obrazložitve), petič, okoliščino, da so razprave, v katerih so bili udeleženi obtoženi prevozniki, potekale sočasno (točka 880 obrazložitve), ter, šestič, vpletenost večine obtoženih prevoznikov v tri sestavne dele enotne in trajajoče kršitve (točke od 881 do 883 obrazložitve).

301 Komisija je v točki 900 obrazložitve izpodbijanega sklepa tem dejavnikom dodala okoliščino, da naj bi bile v različna zadevna ravnanja vpletene iste osebe.

302 Na prvem mestu, v zvezi z obstojem enotnega protikonkurenčnega cilja je iz točke 872 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da je bil ta cilj obtoženih prevoznikov „ovirati konkurenco v sektorju letalskega tovornega prevoza v EGP z usklajevanjem svojega ravnanja pri določanju cen v zvezi z opravljanjem storitev letalskega tovornega prevoza ob odpravi konkurence, kar zadeva obračunavanje, znesek in časovni razpored DTG in DTV ter [neplačila provizij]“.

303 Tožeče stranke v okviru tega očitka zgolj delno izpodbijajo to presojo. Trdijo, da je bil edini namen stikov v tretjih državah omogočiti obtoženim prevoznikom, da se uskladijo z lokalnimi predpisi. Poleg tega trdijo, da so druga ravnanja izhajala iz razprav v okviru zakonitih dogovorov o sodelovanju, kot so dvostranska poslovna povezava z družbo Lufthansa, zveza WOW ali zveza Star Cargo.

304 Poudariti je treba, da tožeče stranke niso predložile nobenega dokaza v podporo svojemu izpodbijanju in se v bistvu omejujejo na splošno sklicevanje na svoje trditve, ki so jih navedle drugje v okviru tega tožbenega razloga in s katerimi prerekajo svojo udeležbo pri enotni in trajajoči kršitvi. Te trditve bodo analizirane v okviru preučitve drugih delov tega tožbenega razloga.

305 Na drugem mestu, tožeče stranke navajajo, da ne obstaja svetovni trg za vse storitve tovornega prevoza, ampak obstaja več upoštevnih trgov.

306 V zvezi s tem je treba navesti, da je v okviru uporabe člena 101(1) PDEU opredelitev upoštevnega trga pomembna za ugotovitev, ali sporazum lahko vpliva na trgovino med državami članicami in je njegov cilj ali posledica preprečevanje, omejevanje ali izkrivljanje konkurence na notranjem trgu. Komisija mora tako v odločbi, izdani na podlagi člena 101(1) PDEU, upoštevni trg opredeliti samo, če brez take opredelitve ne bi bilo mogoče ugotoviti, ali lahko zadevni sporazum, sklep podjetniškega združenja ali usklajeno ravnanje vpliva na trgovino med državami članicami in je njegov cilj ali posledica preprečevanje, omejevanje ali izkrivljanje konkurence na notranjem trgu (glej sodbo z dne 27. februarja 2014, InnoLux/Komisija, T-91/11, EU:T:2014:92, točka 129 in navedena sodna praksa).

307 V obravnavanem primeru pa tožeče stranke ne trdijo, da ni bilo mogoče ugotoviti, ali ima enotna in trajajoča kršitev cilj omejevanja in izkrivljanja konkurence na notranjem trgu ter ali lahko vpliva na trgovino med državami članicami, ne da bi se prej opredelil upoštevni trg.

308 V teh okoliščinah ni mogoče šteti, da je bila opredelitev upoštevnega trga potrebna, da bi se ugotovilo, ali lahko enotna in trajajoča kršitev vpliva na trgovino med državami članicami. Zato je Komisija v točki 74 obrazložitve izpodbijanega sklepa pravilno ugotovila, da ji ni treba opredeliti tega trga, in se pravilno tega vzdržala.

309 Prav tako je Komisija v točki 877 obrazložitve izpodbijanega sklepa pravilno vseeno štela, da se „[d]ogovori […] nanašajo na opravljanje storitev letalskega tovornega prevoza in določanje njihovih cen“, ter se sklicevala na „[e]noten proizvod/storitev“.

310 Kadar gre za kršitve člena 101 PDEU, kakršna je ta, ki je predmet obravnavane zadeve, so namreč dogovori in dejavnosti omejevalnega sporazuma tisti, ki opredeljujejo upoštevne trge (glej v tem smislu sodbo z dne 27. februarja 2014, InnoLux/Komisija, T-91/11, EU:T:2014:92, točka 131 in navedena sodna praksa).

311 Kot pa je bilo navedeno v točkah 205 in 288 zgoraj, je Komisija ugotovila, da so dodatne takse splošni ukrepi, ki so bili namenjeni uporabi „za vse povezave na svetovni ravni“, in da je bilo neplačilo provizij „prav tako splošno“.

312 Iz tega sledi, da so člani spornega omejevalnega sporazuma sami opredelili proizvode ali storitve, ki so bili predmet njihovih razprav in usklajenih ravnanj, s tem, da so v svoje razprave vključili storitve tovornega prevoza brez razlikovanja glede na njihov kraj odhoda ali izvora, razen za namene njihove prilagoditve lokalnim razmeram (opomba 1323 izpodbijanega sklepa).

313 Komisija je zato opravljanje storitev tovornega prevoza, kot jih je opisala v točkah od 14 do 18 obrazložitve izpodbijanega sklepa, utemeljeno opredelila kot „enotno storitev“.

314 Na tretjem mestu, tožeče stranke trdijo, da je razen stikov, do katerih je prišlo v okviru „omejene skupine“ spornega omejevalnega sporazuma, večina spornih ravnanj zadevala zelo različna podjetja. Kot primer navajajo stike, do katerih je prišlo v Hongkongu in so omenjeni v izpodbijanem sklepu ter ki naj bi vključevali okrog 50 podjetij, od katerih naj bi se samo za 14 štelo, da so odgovorna za enotno in trajajočo kršitev.X

315 V zvezi s tem je iz točk 878 in od 881 do 883 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da je Komisija ugotovila obstoj precejšnjega prekrivanja med podjetji, ki so sodelovala pri različnih sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve. Na eni strani naj bi namreč vsi obtoženi prevozniki sodelovali pri sestavnem delu v zvezi z DTG, na drugi strani pa naj bi skoraj vsi obtoženi prevozniki sodelovali pri preostalih dveh sestavnih delih.

316 Primer stikov, do katerih je prišlo v Hongkongu, ne more ovreči te ugotovitve, ker nevpletenost nekaterih obtoženih prevoznikov v te stike ni nedosledna z ugotovitvijo njihovega sodelovanja pri treh sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve ali pri nekaterih od njih. Glede trditve, da število prevoznikov, vpletenih v navedene stike – poleg samih obtoženih prevoznikov – priča o raznolikosti udeležencev pri spornih ravnanjih, je treba poudariti, kot je razvidno iz sodne prakse, navedene v točkah 297 in 298 zgoraj, da to, da pri različnih spornih ravnanjih sodelujejo ista podjetja, ni nujni pogoj za opredelitev teh ravnanj kot enotne in trajajoče kršitve, ampak je zgolj eden od indicev, ki jih mora Komisija upoštevati v okviru ugotavljanja obstoja celovitega načrta (glej sodbo z dne 16. septembra 2013, Masco in drugi/Komisija, T-378/10, EU:T:2013:469, točka 32 in navedena sodna praksa). Poleg tega je treba po zgledu Komisije opozoriti, da ta trditev ne nasprotuje temu, da je bil namen zadevnih ravnanj obtoženih prevoznikov izvajati odločitve, sprejete na ravni sedežev, na lokalni ravni v okviru sistema na več ravneh, opisanega v točkah 107, 1046 in 1300 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

317 Na četrtem mestu, tožeče stranke Komisiji v bistvu očitajo, da je v zvezi z naravo enotne in trajajoče kršitve prezrla posebnosti usklajevanj, ki so bila potrebna zaradi lokalnega regulativnega okvira ali so se umeščala v okvir zakonitih poslovnih povezav. S tem tožeče stranke zgolj ponavljajo trditve, ki so jih navedle že v utemeljitev svoje kritike obstoja enotnega protikonkurenčnega cilja. Zato jih je treba iz istih razlogov zavrniti.

318 Poleg tega tožeče stranke navajajo, da se neplačilo provizij razlikuje od drugih sestavnih delov enotne kršitve po tem, da gre za posledico javnega nestrinjanja med prevozniki in špediterji glede razlage standardnih klavzul, kar je drugače kot „tajno usklajevanje [DTG in DTV] med peščico prevoznikov“.

319 V zvezi s tem iz točk od 675 do 702 obrazložitve izpodbijanega sklepa sicer res izhaja, da je bilo vprašanje plačila provizij od dodatnih taks predmet različnih pravnih razlag prevoznikov in špediterjev. To nestrinjanje se je nanašalo zlasti na razlago nekaterih standardnih klavzul, ki naj bi določale obveznost plačila provizij. Vendar obtoženi prevozniki niso zgolj opredelili skupnega stališča v zvezi s tem, zato da bi ga usklajeno zastopali pred pristojnimi sodišči ali se zanj kolektivno zavzemali pred javnimi organi in drugimi poklicnimi združenji. Nasprotno, prevozniki so se usklajeno dogovorili – večstransko – da se s špediterji ne bodo pogajali o plačilu provizij in jim ne bodo priznali popustov na dodatne takse. Tako se je Komisija v točki 695 obrazložitve izpodbijanega sklepa sklicevala na elektronsko sporočilo z dne 19. maja 2005, v katerem je regionalni poslovodja družbe Swiss v Italiji navedel, da so „[v]si [udeleženci sestanka, ki je potekal 12. maja 2005,] potrdili [svojo] voljo, da ne sprejme[j]o plačila DTG/DTV“. V točki 696 obrazložitve izpodbijanega sklepa je omenjeno elektronsko sporočilo z dne 14. julija 2005, v katerem družba CPA navaja, da so „vsi [udeleženci sestanka, ki je potekal včeraj zvečer,] ponovno potrdili svoj trdni namen, da ne sprejmejo pogajanj v zvezi“ s plačilom provizij. Prav tako je v točki 700 obrazložitve izpodbijanega sklepa Komisija omenila interno elektronsko sporočilo, v katerem je zaposlena družbe Cargolux obvestila glavno upravo o sestanku „z vsemi [prevozniki], ki poslujejo na [barcelonskem] letališču“, in je navedla, da „je splošno mnenje, da ne bi smeli plačati provizij od dodatnih taks“.

320 Prav tako iz izpodbijanega sklepa izhaja, da si je več prevoznikov izmenjalo informacije – dvostransko – da bi si medsebojno zagotovili, da bodo še naprej vztrajali pri neplačilu provizij, o čemer so se pred tem dogovorili. V točki 688 obrazložitve tega sklepa je kot ponazoritev opisan telefonski pogovor z dne 9. februarja 2006, med katerim je družba Lufthansa vprašala družbo AF, ali ostaja njeno stališče glede neplačila provizij nespremenjeno.

321 Torej je namen neplačila provizij ločen od javnega spora pravne narave, na katerega se sklicujejo tožeče stranke. Kot pa je razvidno iz točk 874 in 899 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je bilo neplačilo provizij takšno, da je okrepilo usklajevanje v zvezi z dodatnimi taksami. Po navedbah Komisije je šlo namreč za to, da je bilo dogovorjeno, da se špediterjem ne priznajo popusti na dodatne takse, zaradi česar so obtoženi prevozniki lahko „obdržali pod nadzorom negotovost pri določanju cen, ki bi jo lahko ustvarila konkurenca pri plačilu provizij [v okviru pogajanj s špediterji]“ (točka 874 obrazložitve), in tako dodatne takse izvzeli iz konkurence (točka 879 obrazložitve). Trditev tožečih strank, v okviru katere se javna narava neplačila provizij postavlja nasproti tajni naravi usklajevanja v zvezi s DTG in DTV, torej nima dejanske podlage.

322 Iz tega sledi, da je treba zavrniti tudi ukrep procesnega vodstva, ki so ga tožeče stranke predlagale v okviru replike in s katerim so želele v podporo tej trditvi doseči predložitev izjav zaradi prizanesljivosti, ki naj bi bile podlaga za opis domnevnega „trdnega jedra“ v izpodbijanem sklepu. Za odgovor na trditve, s katerimi tožeče stranke izpodbijajo opis narave enotne kršitve v izpodbijanem sklepu, namreč ni treba dopolniti informacij, ki jih ima na voljo Splošno sodišče (glej točko 126 zgoraj).

323 Na petem mestu, tožeče stranke trdijo, da primeri, v katerih se je sočasno razpravljalo o sestavnih delih kršitve in ki jih je Komisija navedla v točki 880 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ne zadevajo njih. Ta trditev se nanaša na udeležbo tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi, ne pa na obstoj take kršitve. Zato v skladu s preudarki, predstavljenimi v točki 291 zgoraj, ni upoštevna v okviru tega očitka.

324 Na šestem mestu, tožeče stranke trdijo, da vpletenost obtoženih prevoznikov v enega ali več sestavnih delov enotne in trajajoče kršitve sama po sebi ne dokazuje, da so ti sestavni deli povezani. Ugotoviti je treba, da je ta trditev brezpredmetna, ker Komisija ugotovitve obstoja enotne kršitve ni oprla le na to okoliščino, ampak na sklop indicev, na katere je bilo opozorjeno v točki 300 zgoraj in katerih zadostnosti tožeče stranke v okviru tega očitka niso veljavno prerekale.

325 Iz navedenega izhaja, da je treba ta očitek zavrniti.

3) Tretji očitek: napačne ugotovitve glede trajajoče narave kršitve

326 Tožeče stranke Komisiji očitajo, da ni zadostno utemeljila trajajoče narave kršitve. Člani spornega omejevalnega sporazuma naj bi tako sodelovali le pri posameznih in redkih ravnanjih lokalne ali regionalne razsežnosti.

327 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

328 Ugotoviti je treba, da tožeče stranke v okviru tega očitka zgolj ponavljajo svoje trditve v zvezi z geografskim obsegom spornega omejevalnega sporazuma, ki so bile preučene in zavrnjene že v okviru prvega očitka tega dela tožbenega razloga. Poleg tega, medtem ko je iz oddelka 4 izpodbijanega sklepa razvidno, da je do stikov, na katere se je Komisija oprla, da bi dokazala obstoj enotne in trajajoče kršitve, prihajalo v celotnem obdobju kršitve in da so ti stiki prispevali k uresničevanju enotnega protikonkurenčnega cilja (glej točke od 302 do 304 zgoraj ter točki 439 in 467 spodaj), se tožeče stranke omejujejo na splošno sklicevanje na redkost in posamičnost spornih stikov ter ne opredeljujejo nobenega obdobja, v katerem bi bila zadevna enotna kršitev prekinjena.

329 Zato je treba ta očitek in posledično ta del v celoti zavrniti.

b) Drugi del: napake pri presoji ravnanj v okviru dvostranske poslovne povezave z družbo Lufthansa

330 V tem delu se tožeče stranke opirajo na Odločbo Komisije 96/180/ES z dne 16. januarja 1996 v zvezi s postopkom na podlagi člena [101 PDEU] in člena 53 Sporazuma EGP (IV/35.545 – LH/SAS) (UL 1996, L 54, str. 28, v nadaljevanju: izjema iz leta 1996). S to odločbo naj bi bil iz prepovedi, ki jo določa člen 101(1) PDEU, izvzet splošni sporazum o poslovni povezavi, s katerim naj bi se družba Lufthansa in tožeče stranke dogovorile o skupni politiki določanja cen na svetovni ravni in o čim širši povezanosti njihovih storitev tovornega prevoza. Tožeče stranke trdijo, da bi Komisija ob upoštevanju te izjeme morala iz sklopa indicev, upoštevanega proti njim, izločiti njihove dvostranske stike z družbo Lufthansa, omenjene v točkah 223, 597, od 618 do 620 in 673 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

331 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

332 Kot je razvidno iz točk 791 in 792 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter iz pisanj Komisije pred Splošnim sodiščem, dvostranski stiki med družbo Lufthansa in tožečimi strankami niso bili upoštevani proti tožečim strankam, da bi se dokazala njihova udeležba pri enotni in trajajoči kršitvi, ker so bili zajeti z izjemo iz leta 1996. Kot izhaja iz točk 24 in 28 obrazložitve te izjeme, je imela poslovna povezava med tožečimi strankami in družbo Lufthansa širok obseg, saj so stranke

„namerava[le] na svetovni ravni vzpostaviti sistem integriranega prevoza, ki vključuje […] skupno politiko določanja cen“, zlasti za storitve tovornega prevoza. Poleg tega med strankami ni sporno, da so bili dvostranski stiki med družbo Lufthansa in tožečimi strankami v zvezi z DTG in DTV zajeti z izvzeto poslovno povezavo.

333 Za odgovor na ta del je treba torej preučiti, ali stiki iz točk 223, 618 in 620 obrazložitve izpodbijanega sklepa – kot izhaja iz opomb 1251 in 1258 tega sklepa – prispevajo k dokazovanju obstoja ravnanja, ki presega obseg izjeme iz leta 1996, s tem, da prikazujejo sodelovanje tožečih strank pri večstranskem usklajevanju v okviru zveze WOW ali, kar zadeva točko 673 obrazložitve, pri protikonkurenčnih stikih s konkurenti, ki niso družba Lufthansa. Ker se Komisija, nasprotno, ne opira ne na stik z dne 2. oktobra 2001 iz točke 597 obrazložitve izpodbijanega sklepa ne na stik z dne 13. januarja 2003 iz točke 619 obrazložitve tega sklepa, da bi dokazala udeležbo tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi, je treba njihove trditve v zvezi s tem zavrniti kot brezpredmetne ter analizo omejiti na stike iz točk 223, 618, 620 in 673 obrazložitve navedenega sklepa.

334 Na prvem mestu, v točki 223 obrazložitve izpodbijanega sklepa je omenjena interna izmenjava elektronskih sporočil družbe Lufthansa z dne 3. in 11. aprila 2002. V tej izmenjavi družba Lufthansa poroča o, prvič, stališču družbe SAC proti ponovni vpeljavi DTG in, drugič, drži tožečih strank, ki so bile v primerjavi s tem pripravljene sodelovati. Komisija v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa meni, da ta dokaz podpira ugotovitev o sodelovanju tožečih strank pri usklajevanju v okviru zveze WOW glede DTG.

335 V zvezi s tem je treba po zgledu tožečih strank ugotoviti, da iz zadevne izmenjave elektronskih sporočil ni razvidno, da so bile v stiku z družbo SAC glede DTG. Poleg tega ni mogoče sklepati – kot je Komisija storila v odgovoru na pisna vprašanja Splošnega sodišča – da se je družba Lufthansa, ko je primerjala sodelovanje tožečih strank in družbe SAC, ki so bile sicer res vse člani zveze WOW, nujno sklicevala na sodelovanje tožečih strank v okviru navedene zveze, ne pa v okviru poslovne povezave, za katero se je uporabljala izjema iz leta 1996.

336 V nasprotju s tem, kar Komisija, kot se zdi, prav tako trdi v odgovoru na pisna vprašanja Splošnega sodišča, odločitev velikega števila prevoznikov, vključno s tožečimi strankami in družbo Lufthansa, da ponovno vpeljejo DTG aprila 2002 (točki 209 in 210 obrazložitve izpodbijanega sklepa), ne more privesti do drugačne razlage izmenjave elektronskih sporočil od tiste, ki je upoštevana v točki 335 zgoraj. Prvič, tožečih strank ni med prevozniki, ki so v točkah 209 in 210 obrazložitve izpodbijanega sklepa navedeni kot tisti, ki so sodelovali pri razpravi o DTG in zlasti o njeni ponovni vpeljavi v začetku leta 2002. Drugič, iz okoliščine, da so tudi tožeče stranke aprila 2002 ponovno vpeljale DTG, ni mogoče sklepati, da so imele neposredno pred tem stike z družbo Lufthansa, ki so presegali okvir izjeme iz leta 1996, in sicer zlasti stike z družbo SAC v okviru zveze WOW. Poleg tega je treba pripomniti, da se Komisija v izpodbijanem sklepu ne opira na elemente, prikazane v točkah 209 in 210 njegove obrazložitve, da bi dokazala udeležbo tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi.

337 Glede na navedeno je treba ugotoviti, da elementi, prikazani v točki 223 obrazložitve izpodbijanega sklepa, niso namenjeni dokazovanju sodelovanja tožečih strank pri usklajevanju v zvezi z DTG v okviru zveze WOW, temveč podpirajo samo obstoj stikov med njimi in družbo Lufthansa v zvezi z DTG. Ob upoštevanju narave teh stikov in tega, da se je v času dejanskega stanja uporabljala izjema iz leta 1996, je treba za te elemente šteti, da nimajo nikakršne dokazne vrednosti.

338 Na drugem mestu, v točkah 618 in 620 obrazložitve izpodbijanega sklepa je omenjenih zlasti več internih elektronskih sporočil družbe Lufthansa, ki so bila poslana med koncem novembra 2002 in začetkom marca 2003 ter so zadevala višino DTV, ki se je uporabljala v Hongkongu. Komisija v točki 792 obrazložitve izpodbijanega sklepa meni, da ti elementi prispevajo k dokazovanju, da so tožeče stranke usklajevale višino DTV s člani zveze WOW. Tožeče stranke izpodbijajo presojo Komisije v zvezi z elektronskima sporočiloma, poslanima 5. decembra 2002 in 5. marca 2003.

339 Prvo elektronsko sporočilo z dne 5. decembra 2002 je poslala poslovodja družbe Lufthansa v Hongkongu, ki je poročala, da je na nedavnem sestanku pododbora združenja BAR večina prevoznikov navedla, da bo sledila družbi CPA in se pridružila zahtevku za odobritev znižanja DTV. Ta poslovodja je nato svojega sogovornika prosila, naj „na svoji ravni zlasti pri [tožečih strankah], [družbi AF] in [družbi Japan Airlines] vpraša, ali si ne bi premislili in sledili zgledu [družbe Lufthansa] z neznižanjem [DTV]“, ter naj „prepriča[] [družbi SAC] in [KLM], ker se oba [navedena prevoznika] še odločata, ali bosta spremenila svojo DTV ali ne“, pri čemer je predlagala, naj to stori „v okviru sestanka [zveze] WOW naslednji teden“ (glej točko 618 obrazložitve).

340 Iz tega elektronskega sporočila je razvidno, da so se tožeče stranke udeležile zadevnega sestanka pododbora združenja BAR in da so na tem sestanku druge prevoznike seznanile s svojim stališčem glede predloga za prilagoditev višine DTV, česar poleg tega pred Splošnim sodiščem ne izpodbijajo. Zato ta dokument prispeva k dokazovanju, da so bile tožeče stranke vpletene v usklajevanje v zvezi z določitvijo višine DTV v Hongkongu z drugimi prevozniki, ki niso družba Lufthansa, v okviru pododbora združenja BAR. V tem okviru je treba predlog družbe Lufthansa, podan v istem elektronskem sporočilu, naj se vprašanje višine DTV v Hongkongu naslovi na naslednjem sestanku zveze WOW, razumeti – onkraj njegove jasne ubeseditve – ob upoštevanju večstranskih stikov, do katerih je prišlo v zvezi s tem vprašanjem v istem obdobju in pri katerih so sodelovale tako družba Lufthansa kot tožeče stranke. Iz tega sledi, da je Komisija, ne da bi storila napako, v točki 792 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da navedeno elektronsko sporočilo podpira obstoj usklajevanja glede višine DTV med člani zveze WOW.

341 Tožeče stranke sicer pravilno odgovarjajo, da ni dokazov o tem, da se je sestanek zveze WOW na to temo dejansko zgodil, in celo niti o tem, da je družba Lufthansa naslovila predlog v tej smeri na druge člane te zveze. Vendar to Komisiji ne more preprečiti sklicevanja na zadevno elektronsko sporočilo kot obremenilni dokaz v okviru širšega sklopa indicev. To, da je družba Lufthansa nameravala obravnavati to temo na sestanku zveze WOW, je namreč samo po sebi indic, da so člani te zveze razpravljali o vprašanju višine DTV (glej v tem smislu sodbo z dne 29. junija 2012, GDF Suez/Komisija, T-370/09, EU:T:2012:333, točka 226).

342 Z drugim elektronskim sporočilom z dne 5. marca 2003 je poslovodja družbe Lufthansa v Hongkongu sogovornika pri družbi Lufthansa obvestila, da so bila „njena prizadevanja v zvezi z DTV pri partnerjih [zveze] WOW“ uspešna, pri čemer je omenila zadnje informacije, prejete od tožečih strank in družbe SAC v zvezi s tem (točka 620 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Ta poslovodja je pojasnila, da so tožeče stranke dobile soglasje hongkonških organov in da se bo DTV uporabljala od 14. marca 2003.

343 Iz tega dokumenta je razvidno, da je družba Lufthansa vzpostavila stik z družbo SAC in tožečimi strankami v zvezi z DTV, ki se je uporabljala v Hongkongu, ter da je bila njena namera, da do teh stikov pride v okviru zveze WOW.

344 Seveda je treba poudariti, da konkretne podrobnosti tega stika niso natančno opredeljene, zlasti kar zadeva vprašanje, ali je bil večstranski ali ne. Vendar čeprav je v skladu z ustaljeno sodno prakso za dokaz obstoja kršitve potrebno, da se Komisija sklicuje na natančne in dosledne dokaze, ni nujno, da vsak dokaz, ki ga predloži Komisija, izpolnjuje ta merila glede vsakega elementa kršitve. Iz tega sledi, da čeprav zadevno elektronsko sporočilo samo po sebi ne dokazuje, da so bile tožeče stranke vključene v večstranski stik z družbama SAC in Lufthansa v okviru zveze WOW, bo v skladu z ustaljeno sodno prakso (glej sodbo z dne 1. julija 2010, Knauf Gips/Komisija, C-407/08 P, EU:C:2010:389, točka 47 in navedena sodna praksa) v okviru desetega dela tega tožbenega razloga vseeno treba preučiti, ali je lahko to elektronsko sporočilo skupaj z drugimi elementi tvorilo sklop indicev, ki je Komisiji omogočal ugotovitev, da je bilo tako.

345 Na tretjem mestu, v točki 673 obrazložitve izpodbijanega sklepa je omenjeno interno elektronsko sporočilo zaposlenega v pisarni družbe Lufthansa v Tokiu z dne 30. oktobra 2001, v katerem se obžaluje, da je družba Lufthansa „zamudila vlak“, ker ni prevzela pobude s tem, da bi pri japonskih organih pravočasno vložila zahtevek glede DTV, zaradi česar je „povezava tujih prevoznikov za [določitev DTV] na 0,10–0,15 EUR na [kg]“ „oslabela“ in so v vmesnem času „evropski težkokategorniki“, in sicer družbe AF, KLM in British Airways ter tožeče stranke, vložili zahtevek, ki se je nanašal na 500–600 japonskih jenov na letalski tovorni list. V tej točki obrazložitve je nato navedeno, da je naslovnik zadevnega elektronskega sporočila to sporočilo interno posredoval naprej s pripombo, da je še naprej naklonjen temu, da družba Lufthansa vloži zahtevek za DTV v višini 0,15 EUR na kilogram, in da je „[p]repričan […], da bodo drugi evropski prevozniki sledili, ko napovemo, da bomo prevzeli pobudo“.

346 V nasprotju s tem, kar trdijo tožeče stranke, ti elementi niso omejeni na sklicevanje na zahtevke, ki so jih pri japonskih organih vložili drugi prevozniki, in na prikaz želje družbe Lufthansa po odstopanju od zneska DTV, ki so ga zahtevale med drugim tožeče stranke. Tako se prvo elektronsko sporočilo sklicuje na poskus usklajevanja med „tujimi prevozniki“, da bi se dosegel dogovor glede določenega zneska DTV, in implicitno vzpostavlja povezavo med neuspešnostjo tega usklajevanja in vložitvijo zahtevka, ki bi se nanašal na drug znesek DTV, s strani več evropskih prevoznikov, vključno s tožečimi strankami. Drugo elektronsko sporočilo razkriva namero družbe Lufthansa, da navedene evropske prevoznike obvesti, da bo prevzela pobudo z vložitvijo zahtevka, skladnega s prvotnim ciljem usklajevanja. Elementi, navedeni v točki 673 obrazložitve izpodbijanega sklepa, so torej taki, da prispevajo k dokazovanju obstoja protikonkurenčnih stikov med tožečimi strankami in prevozniki, ki niso družba Lufthansa.

347 Glede na navedeno, prvič, je treba ugotoviti, da elementi, prikazani v točki 223 obrazložitve izpodbijanega sklepa, dokazujejo le obstoj stikov med tožečimi strankami in družbo Lufthansa glede DTV ter jih je posledično iz razlogov, predstavljenih v točki 337 zgoraj, treba izločiti iz sklopa indicev, ki ga tožeče stranke kot celoto izpodbijajo v okviru desetega dela tega tožbenega razloga. Drugič, ker elektronsko sporočilo iz točke 620 obrazložitve tega sklepa samo po sebi ne dokazuje, da so bile tožeče stranke vključene v večstranski stik z družbama SAC in Lufthansa v okviru zveze WOW, bo treba v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 344 zgoraj, v okviru desetega dela tega tožbenega razloga preučiti, ali ga je skupaj z drugimi elementi, med drugim tistimi, ki so opisani v točkah 618 in 673 obrazložitve navedenega sklepa, vseeno mogoče vključiti v sklop indicev, ki je Komisiji omogočil, da je ugotovila udeležbo tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi.

c) Tretji del: napake pri presoji izmenjave elektronskih sporočil iz decembra 1999 v okviru zveze Star Cargo

348 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija izmenjavo elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999 med prevozniki iz zveze Star Cargo, in sicer tožečimi strankami, družbo Lufthansa, še tremi prevozniki in družbo Air Canada, napačno vključila v sklop indicev, ki naj bi dokazoval njihovo udeležbo pri enotni in trajajoči kršitvi ali njihovo seznanjenost z njo.

349 Prvič, tožeče stranke menijo, da mora stik, ki se navaja v dokaz začetka njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi, nujno sam po sebi dokazovati obstoj kršitve in da je Komisija v točki 921 obrazložitve izpodbijanega sklepa napačno menila, da je treba zadevno izmenjavo presojati v okviru celovite presoje sklopa indicev.

350 Drugič, tožeče stranke navajajo, da je zadevna izmenjava zajeta z izjemo iz leta 1996, ker se enotna in trajajoča kršitev za to obdobje nanaša le na povezave v EGP ter ker so bile one skupaj z družbo Lufthansa edini prevozniki med člani zveze, ki so opravljali lete na teh povezavah. Poleg tega je bila taka izmenjava po mnenju tožečih strank upravičena tudi zaradi zveze Star Cargo in se zanjo vsekakor uporablja skupinska izjema, določena v Uredbi Sveta (EGS) št. 3975/87 z dne 14. decembra 1987 o postopku za uporabo pravil o konkurenci za podjetja v sektorju zračnega prevoza (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 262).

351 Tretjič, trdijo, da navedena izmenjava ni objektivno povezana z enotno in trajajočo kršitvijo. Tako naj bi bilo zaradi okoliščin teh stikov, ki so jih zaznamovale resolucija IATA, katere namen je bil vzpostaviti mehanizem DTG, posamičnost zadevne izmenjave v okviru poslovne povezave, ki je bila malo za tem opuščena, in dejstvo, da so bile tožeče stranke z družbo Lufthansa edini prevozniki, vključeni v to izmenjavo, zoper katere je bila ta upoštevana v izpodbijanem sklepu. Tožeče stranke dodajajo, da zaposleni družbe SAS Cargo, ki je sodeloval v zadevni izmenjavi, ni bil udeležen v nobenem drugem spornem stiku. Nazadnje, poudarjajo, da zadevna izmenjava razkriva kvečjemu dogovor s prevoznikom o tem, da se DTG ne vpelje, ki ga poleg tega niso spoštovale, saj so sledile stališču družbe Lufthansa, ki jim je bilo sporočeno pozneje.

352 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

353 Uvodoma je treba ugotoviti, da tožeče stranke v okviru tega dela tožbenega razloga ne izpodbijajo le dokazne vrednosti zadevne izmenjave elektronskih sporočil. Njihov namen je namreč širše izpodbijati datum, ki ga je Komisija v točki 1148 obrazložitve izpodbijanega sklepa upoštevala kot začetek njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi ter ki sovpada z datumom začetka navedene izmenjave elektronskih sporočil, v obravnavanem primeru je to 13. december 1999.

354 V zvezi s tem je treba spomniti, da je, kot je razvidno iz točke 344 zgoraj, za dokaz obstoja kršitve člena 101(1) PDEU potrebno, da se Komisija sklicuje na resne, natančne in dosledne dokaze. Vendar ni nujno, da vsak dokaz, ki ga predloži, izpolnjuje ta merila glede vsakega elementa kršitve. Dovolj je, da se več indicev, na katere se sklicuje institucija, gledano na splošno, ujema s to zahtevo (sodba z dne 1. julija 2010, Knauf Gips/Komisija, C-407/08 P, EU:C:2010:389, točka 47). V nasprotju s tem, kar trdijo tožeče stranke, se ta načela uporabljajo tudi za določitev začetka njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi (glej v tem smislu sodbi z dne 21. maja 2014, Toshiba/Komisija, T-519/09, neobjavljena, EU:T:2014:263, točke od 175 do 179, in z dne 12. decembra 2014, Hansen & Rosenthal in H&R Wax Company Vertrieb/Komisija, T-544/08, neobjavljena, EU:T:2014:1075, točke od 166 do 179).

355 V obravnavanem primeru se je zadevna izmenjava, citirana v točki 135 obrazložitve izpodbijanega sklepa, začela z elektronskim sporočilom tožečih strank družbi Lufthansa, še trem prevoznikom in družbi Air Canada. V tem elektronskem sporočilu so jih tožeče stranke ob sporočanju svojih zadržkov vprašale, ali nameravajo vpeljati DTG, ker je cena goriva presegla tako imenovani sprožitveni prag, ki ga je IATA določilo v osnutku resolucije, namenjenem vpeljavi DTG. V odgovor se je eden od prevoznikov strinjal s tožečimi strankami, družba Lufthansa pa je navedla:

„tudi mi oklevamo glede možnosti, da bi tokrat prevzeli pobudo. Če bi se drugi izmed naših velikih konkurentov odločili za to, bi jim sledili, vendar na drugačen in manj centraliziran način“.

356 Iz te izmenjave je mogoče razbrati, da so tožeče stranke prevzele pobudo za vzpostavitev stika z več prevozniki v večstranskem okviru, da bi preizkusile, ali ti nameravajo vpeljati DTG ali ne. Iz nje je tudi razvidno, da sta zadevni prevoznik in družba Lufthansa v odgovorih obvestila tožeče stranke in druge naslovnike o svojih namerah glede vpeljave DTG. Poleg tega tožeče stranke ne prerekajo, da je do tega stika, kot je razvidno iz izpodbijanega sklepa, prišlo na ravni sedežev vpletenih prevoznikov.

357 Poudariti je treba tudi, da je v dveh mesecih, ki sta sledila temu prvemu stiku, prišlo do več drugih stikov na Finskem, v Švici in Singapurju, ki so vključevali tožeče stranke na ravni sedežev in lokalni ravni ter ki potrjujejo voljo po usklajevanju DTG v večstranskem okviru. Na te stike se nanašajo točke od 144 do 146 obrazložitve izpodbijanega sklepa in so izkazani z dokazi, katerih dokazne vrednosti ni mogoče zanikati (glej točke od 438 do 467, od 567 do 594 in od 602 do 606 spodaj). Ti stiki so vključevali druge obtožene prevoznike od tistih, ki so sodelovali v izmenjavi z dne 13. in 14. decembra 1999, ter družbi Lufthansa (točki 145 in 146 obrazložitve izpodbijanega sklepa) in Air Canada (točka 145 obrazložitve tega sklepa).

358 Iz tega sledi, da je Komisija, ne da bi storila napako, menila, da zadevna izmenjava elektronskih sporočil prispeva k dokazovanju udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi, ter posledično kot datum začetka njihove udeležbe upoštevala 13. december 1999.

359 Te presoje ni mogoče ovreči z nobeno izmed trditev tožečih strank.

360 Prvič, dejanski okvir, na katerega se sklicujejo tožeče stranke in je opisan v točki 351 zgoraj, ne omaje narave in namena stikov, do katerih je prišlo v okviru zadevne izmenjave elektronskih sporočil, ki potrjujeta voljo sodelujočih v izmenjavi, da se na ravni sedežev dogovorijo o vpeljavi DTG. Natančneje, glede okoliščine, da zaposleni tožečih strank, ki je sodeloval v zadevni izmenjavi, ni bil udeležen v drugih protikonkurenčnih stikih, je treba poudariti, da istovetnost fizičnih oseb, vpletenih v različna sporna ravnanja, ni nujna za obstoj enotne in trajajoče kršitve.

361 Poleg tega je iz elementov, na katere je bilo opozorjeno v točki 357 zgoraj, razvidno, da so bile tožeče stranke skoraj sočasno z zadevno izmenjavo elektronskih sporočil vključene v niz stikov z enakim ciljem z drugimi prevozniki ter z družbama Air Canada in Lufthansa, ki sta bili prav tako udeleženi v navedeni izmenjavi elektronskih sporočil. V teh okoliščinah in v nasprotju s tem, kar trdijo tožeče stranke, ni verjetno, da ta izmenjava elektronskih sporočil kaže voljo po dogovarjanju, ki bi bilo po obsegu omejeno na zvezo Star Cargo.

362 Poleg tega tožeče stranke v zvezi z osnutkom resolucije IATA priznavajo, da se ta osnutek na datum zadevne izmenjave elektronskih sporočil ni uporabljal. Zato je zavrnitev njegove odobritve, resda poznejša, s strani pristojnih organov nepomembna.

363 Nazadnje, glede domnevnega neobstoja učinkov dogovarjanja, ki je potekalo v okviru zadevne izmenjave elektronskih sporočil, na ravnanje tožečih strank je treba navesti, da neobstoj konkretnih učinkov neke dejavnosti na ravnanje zadevnega podjetja kot tak ne more biti ovira za ugotovitev, da se to ravnanje umešča v okvir enotne in trajajoče kršitve. Poleg tega je treba opozoriti, da razkritje občutljivih informacij, kakršne so te, ki so obravnavane v točkah 144 in 584 obrazložitve izpodbijanega sklepa, odpravlja negotovost glede prihodnjega delovanja konkurenta in tako bodisi posredno bodisi neposredno vpliva na strategijo naslovnika informacij (glej v tem smislu sodbo z dne 24. marca 2011, Comap/Komisija, T-377/06, EU:T:2011:108, točka 70 in navedena sodna praksa). Opozoriti je treba tudi, da kadar podjetje prejme take informacije brez javnega distanciranja od zadevne pobude ali brez njene prijave upravnim organom, spodbuja nadaljevanje kršitve in oteži njeno odkritje (sodba z dne 17. maja 2013, Trelleborg Industrie in Trelleborg/Komisija, T-147/09 in T-148/09, EU:T:2013:259, točka 68).

364 Drugič, zadevna izmenjava elektronskih sporočil ni zajeta ne z izjemo iz leta 1996 ne s skupinsko izjemo, določeno v Uredbi št. 3975/87.

365 Uvodoma je treba opozoriti, da ob upoštevanju splošnega načela prepovedi omejevalnih sporazumov, določenega v členu 101(1) PDEU, določbe o odstopanju, kot so tiste, ki jih vsebuje izjema iz leta 1996 ali Uredba št. 3975/87, ne morejo biti deležne široke razlage in jih ni mogoče razlagati tako, da bi se učinki aktov, ki jih vsebujejo, razširili prek meja tistega, kar je nujno za zaščito interesov, ki se želijo zaščititi s temi določbami (glej v tem smislu sodbo z dne 22. aprila 1993, Peugeot/Komisija, T-9/92, EU:T:1993:38, točka 37).

366 Najprej, glede uporabe izjeme iz leta 1996 je treba poudariti, da tožeče stranke niso pojasnile, kako bi se poskus usklajevanja DTG med šestimi prevozniki, ki ga potrjuje zadevna izmenjava elektronskih sporočil, umeščal v okvir poslovne povezave, ki je bila predmet izjeme iz leta 1996, in njenega cilja, da se na svetovni ravni med tožečimi strankami in družbo Lufthansa vzpostavi sistem integriranega prevoza (glej točko 332 zgoraj). V zvezi s tem trditev, da je zveza Star Cargo zgolj razširitev poslovne povezave, na katero se nanaša izjema iz leta 1996, tudi če bi bila dokazana, ne more povzročiti razširitve uporabe izjeme iz leta 1996 na zvezo Star Cargo, ne da bi to privedlo do široke razlage navedene izjeme, ki bi bila v nasprotju s sodno prakso, na katero je opozorjeno v prejšnji točki.

367 V zvezi s podredno trditvijo, da praksa odločanja Komisije glede poslovnih povezav med tožečimi strankami in družbo Lufthansa ter med njimi in drugim prevoznikom kaže, da je ta institucija takrat menila, da drugi sodelujoči v zadevni izmenjavi elektronskih sporočil, ki imajo sedež zunaj EGP, niso ne dejanski ne potencialni konkurenti v zvezi s povezavami v EGP, je treba poudariti, da je bilo prerekanje svetovne razsežnosti spornega omejevalnega sporazuma in konkurenčnega razmerja med prevozniki obravnavano in zavrnjeno že v okviru preučitve prvega očitka prvega dela tega tožbenega razloga (glej točke od 279 do 293 zgoraj).

368 Ob predpostavki, da želijo tožeče stranke s sklicevanjem na prakso odločanja Komisije, ki se nanaša nanje, uveljavljati načelo varstva legitimnih pričakovanj, bi morale dokazati, da so dobile natančna, brezpogojna in skladna zagotovila, ki so izhajala iz pooblaščenih in zanesljivih virov ter so jim lahko vzbudila legitimna pričakovanja (glej v tem smislu sodbo z dne 5. marca 2019, Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, točka 97). Vendar to, da Komisija po tem, ko je začela postopek na podlagi Uredbe št. 3975/87 v zvezi s poslovno povezavo med tožečimi strankami, družbo Lufthansa in še enim prevoznikom, ni sprejela posamične odločbe o izjemi, v nasprotju s tem, na kar namigujejo tožeče stranke, ne more pomeniti odločnega in dokončnega stališča glede neuporabe člena 101(1) PDEU, kar zadeva učinek navedene poslovne povezave na povezave

v EGP, in še manj glede neobstoja konkurenčnega razmerja med tožečimi strankami in družbo Lufthansa na eni strani ter zadevnim prevoznikom na drugi. Poleg tega, ker nekateri člani zveze Star Cargo niso bili člani poslovne povezave med tožečimi strankami, družbo Lufthansa in zadevnim prevoznikom, je treba vsekakor šteti, da se Komisiji v okviru postopka, začetega na podlagi Uredbe št. 3975/87, ni bilo treba opredeliti do dejanskih elementov, ki so predmet zadevne izmenjave elektronskih sporočil.

369 Dalje, v zvezi z uporabo skupinske izjeme iz Uredbe št. 3975/87 tožeče stranke trdijo, da je zadevna izmenjava elektronskih sporočil zajeta z določbo v točki (i) Priloge, na katero se sklicuje člen 2(1) te uredbe, ker se je nanašala samo na „strukturo cene“.

370 Člen 2(1) Uredbe št. 3975/87 določa:

„Prepoved iz člena [101(1) PDEU] se ne uporablja za sporazume, sklepe in usklajena ravnanja, katerih seznam je naveden v Prilogi, če je doseganje tehničnih izboljšav ali tehničnega sodelovanja njihov edini cilj ali posledica. Ta seznam ni izčrpen.“

371 Določba v točki (i) Priloge, na katero se sklicuje ta člen, pa se glasi tako:

„določitev ali uporaba enotnih pravil o strukturi prevoznih tarif in pogojih za njihovo uporabo, kolikor taka pravila neposredno ali posredno ne določajo prevoznih cen in pogojev;“

372 Iz teh določb izhaja, da je uporaba izjeme, ki jo določajo, omejena na ravnanja, katerih edini cilj ali posledica je doseganje tehničnih izboljšav ali tehničnega sodelovanja. Okoliščina, da je neko ravnanje omenjeno v Prilogi k Uredbi št. 3975/87, torej ne zadostuje, da bi se odstopalo od načela prepovedi omejevalnih sporazumov.

373 V obravnavanem primeru je treba opozoriti, da se tožeče stranke ne sklicujejo na noben cilj ali posledico, pri katerih bi šlo za doseganje tehničnih izboljšav ali tehničnega sodelovanja in ki bi bila predmet stikov, ki so se zgodili v okviru zadevne izmenjave elektronskih sporočil. *A fortiori* se ne sklicujejo na noben element, katerega namen bi bil dokazati, da se je zasledovalo izključno tak cilj ali tako posledico.

374 Poleg tega je iz točke 355 zgoraj razvidno, da so tožeče stranke z elektronskim sporočilom z dne 13. decembra 1999 poskušale pri drugih prevoznikih preizkusiti, ali morda nameravajo vpeljati DTG. Iz tega sledi, da čeprav ta stik kaže voljo po dogovarjanju z drugimi prevozniki glede vpeljave DTG, pa vseeno ne pomeni poskusa določitve enotnih pravil o strukturi tarif tovornega prevoza in pogojih za njihovo uporabo v smislu določbe v točki (i) Priloge, na katero se sklicuje člen 2(1) Uredbe št. 3975/87.

375 Glede na navedeno je treba zavrniti sklicevanje tožečih strank na uporabo skupinske izjeme iz člena 2(1) Uredbe št. 3975/87.

376 Tretjič, ni dokazano, da je bila zadevna izmenjava elektronskih sporočil lahko upravičena zaradi zveze Star Cargo.

377 Tožeče stranke namreč niso predložile *prima facie* dokaza, da je konkretno delovanje te zveze vključevalo usklajevanje njenih članov glede DTG. Tudi same navajajo, da čeprav so poskušale z družbo Lufthansa ustanoviti zvezo Star Cargo, so njihovi poskusi leta 2000 zastali. Čeprav je bila aprila 1999 med člani zveze dejansko sprejeta vzajemna izjava o nameri, kot je razvidno iz

odgovora tožečih strank na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, tožeče stranke niso predložile nobenega elementa, ki bi dokazoval poznejši začetek operativnega izvajanja, ki bi upravičevalo zadevno izmenjavo elektronskih sporočil.

378 Glede na navedeno je treba šteti, da Komisija ni storila napake s tem, da je menila, da zadevna izmenjava elektronskih sporočil prispeva k dokazovanju udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi, ter na podlagi te izmenjave določila datum začetka njihove udeležbe pri tej kršitvi.

379 Zato je treba ta del tožbenega razloga zavrniti.

d) Četrti del: napake pri presoji ravnanj v okviru zveze WOW

380 Ta del se nanaša na napake pri presoji ravnanj v okviru zveze WOW. Razdeljen je na tri očitke, ki zadevajo, prvič, napake pri ugotovitvi nelegitimnosti stikov med člani zveze WOW, drugič, protipravno opustitev preizkusa združljivosti stikov v okviru zveze WOW s členom 101 PDEU in, tretjič, napake v zvezi z vključitvijo teh stikov v obseg enotne in trajajoče kršitve.

1) Prvi očitek: napake pri ugotovitvi nelegitimnosti stikov med člani zveze WOW

381 Tožeče stranke navajajo, da izpodbijani sklep temelji na 18 stikih, ki so vključevali samo prevoznike iz zveze WOW, da bi se ugotovila njihova udeležba pri enotni in trajajoči kršitvi. Trdijo, da je Komisija v točki 971 obrazložitve izpodbijanega sklepa napačno ugotovila, da je do teh stikov v okviru zveze WOW prišlo „zunaj legitimnega okvira zveze“.

382 Ravnanja v okviru zveze WOW naj bi se v resnici umeščala v splošni cilj sporazuma, kot je opisan v točkah od 928 do 931 obrazložitve izpodbijanega sklepa in ki je bil, da njeni člani vzpostavijo sistem integriranega prevoza tovora in kombinirajo svoje dejavnosti v tovornem segmentu, vključno z oblikovanjem povezane mreže, združitvijo prodaje ter delitvijo stroškov in prihodkov. Tožeče stranke tako menijo, da je Komisija do najmanjše možne mere zmanjšala izvajanje sodelovanja v okviru zveze WOW in da je precenila obseg stikov v zvezi z dodatnimi taksami.

383 Tožeče stranke se pritožujejo tudi, da se niso mogle opredeliti do nekaterih dejstev in ugotovitev Komisije v zvezi z obsegom izvajanja zveze in obsegom usklajevanja dodatnih taks v okviru zveze.

384 Nazadnje, Komisija naj bi se napačno oprla na elemente, navedene v točkah 950, 956 in 957 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da bi poskusila prikazati, da je bila nelegitimnost stikov v zvezi WOW znana.

385 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

i) Kršitev pravice do obrambe

386 Uvodoma je treba preučiti sklicevanje tožečih strank na kršitev njihove pravice do obrambe, ker, prvič, v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah niso bile navedene ugotovitve Komisije v zvezi z obsegom izvajanja zveze WOW in obsegom stikov glede dodatnih taks v okviru te zveze ter, drugič, so bili v podporo tem ugotovitvam uporabljeni nekateri drugi elementi od tistih, ki so omenjeni v okviru prvega tožbenega razloga, ne da bi jim bili predhodno posredovani.

387 Glede prvega očitka Komisiji, ki se nanaša na razhajanje med vsebino obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah in vsebino izpodbijanega sklepa, je treba opozoriti, kot je bilo navedeno v točki 136 zgoraj, da spoštovanje pravice do obrambe zlasti zahteva, da obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah vsebuje bistvene elemente v zvezi z zadevnim podjetjem, kot so očitano ravnanje, njegova opredelitev in dokazi, na katere se opira Komisija.

388 Vendar so, kot je razvidno iz točke 138 zgoraj, dejanske in pravne presoje, ki jih vsebuje obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, povsem začasne in jih Komisija ni zavezana ohraniti.

389 V obravnavanem primeru je treba pripomniti, da so bili v točki 1321 obrazložitve obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah navedeni vsi stiki, ki so dokazovali udeležbo tožečih strank pri enotni ni trajajoči kršitvi. V točkah 1325 in 1327 obrazložitve tega obvestila je bilo pojasnjeno, da se dokazi o sodelovanju tožečih strank pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTG in DTV navezujejo zlasti na nekatere sestanke in razprave, do katerih je prišlo v okviru zveze WOW. Poleg tega tožeče stranke ne prerekajo tega, da je bil cilj spornega omejevalnega sporazuma, in sicer, da obtoženi prevozniki usklajujejo svoje ravnanje pri določanju cen za opravljanje storitev tovornega prevoza po vsem svetu z uporabo zlasti DTG in DTV, naveden že v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah. Iz tega sledi, da je bil obseg stikov v okviru zveze WOW glede dodatnih taks dejansko razviden iz vsebine tega obvestila in v nasprotju s trditvami tožečih strank ni temeljil na novi trditvi, ki bi bila prvič navedena v izpodbijanem sklepu.

390 Kar zadeva preudarke v izpodbijanem sklepu v zvezi z obsegom izvajanja zveze WOW, sicer res ni sporno, da jih v obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah ni bilo. Vendar je treba ugotoviti, da je namen teh preudarkov analizirati in odgovoriti na podrobne trditve, ki so jih zlasti tožeče stranke navedle v odgovorih na obvestilo o ugotovitvah o možnih trditvah, s katerimi so želele upravičiti stike v okviru zveze WOW z vidika legitimnih ciljev, uresničevanih s to zvezo. Komisija s tem ničesar ne dodaja dejstvom, očitanim tožečim strankam, temveč se zgolj opredeljuje do tistih, ki so jih tožeče stranke in drugi prevozniki, ki so bili naslovniki obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah in člani zveze WOW, navedli v svojih odgovorih. Nazadnje, pravna presoja Komisije, v skladu s katero je v točki 971 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da zveza WOW ne upravičuje usklajevanja dodatnih taks, ki je potekalo v njenem okviru, je bila, resda na kratko, vendar v pravno zadostni meri, navedena že v točki 1446 obrazložitve obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah.

391 Kar zadeva drugi očitek Komisiji, v skladu s katerim naj ta v upravnem postopku ne bi posredovala nekaterih obremenilnih dokazov, omenjenih v točkah 933 in 949 obrazložitve izpodbijanega sklepa, se uporabljajo načela, navedena v točkah od 90 do 96 zgoraj glede obsega pravice do vpogleda v spis.

392 Tožeče stranke tako trdijo, da je izjava družbe Lufthansa, ki jo vsebuje odgovor na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah in je omenjena v točki 933 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter v skladu s katero je „zveza [WOW] zdaj nedejavna in se ni več mogoče sklicevati na to, da upravlja mrežo povezav“, nerazkrit obremenilni dokaz. V zvezi s tem je treba poudariti, da je ta izjava, prvič, navedena v oddelku z naslovom „Analiza zveze WOW: izvajanje sporazuma zveze“ in, drugič, se omenja za podkrepitev ugotovitve, da se je zveza WOW izvajala zgolj v omejenem obsegu. Tako podpira tezo Komisije, da zveza WOW ob upoštevanju njenega omejenega izvajanja ni mogla upravičevati usklajevanja dodatnih taks, ki je potekalo v njenem okviru. Res je sicer, da se obrazložitev izpodbijanega sklepa v nadaljevanju ne sklicuje izrecno na to izjavo. Vendar to ne spremeni dejstva, da vsebina te izjave in to, kako je vključena v sistematiko izpodbijanega sklepa, vodita do ugotovitve, da gre za obremenilni dokaz. Navedena izjava pa

v upravnem postopku ni bila posredovana. Zato se ne sme upoštevati pri preučitvi utemeljenosti ugotovitev Komisije, izpodbijanih v okviru tega očitka, da bi se v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 96 zgoraj, ugotovilo, ali bi bil rezultat, do katerega je prišla v izpodbijanem sklepu, lahko drugačen, če bi bila ta izjava izločena kot obremenilni dokaz (glej točki 416 in 432 spodaj).

393 Tožeče stranke tudi trdijo, da je odlomek iz sklepa z dne 4. julija 2005 v zadevi COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss, ki je citiran v točki 949 obrazložitve izpodbijanega sklepa, obremenilni dokaz, ki ga ni mogoče upoštevati proti njim. Za zavrnitev te navedbe je dovolj poudariti, da so tožeče stranke ta odlomek same navedle v svojih odgovorih na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah in da je bil očitek, v skladu s katerim naj jim Komisija ne bi posredovala dokumentov, na katerih temelji trditev, vsebovana v tem odlomku, zavrnjen že v okviru preučitve prvega tožbenega razloga v točki 119 zgoraj.

ii) Obseg zveze WOW in njeno dejansko izvajanje

394 S tem očitkom želijo tožeče stranke najprej prerekati ugotovitve Komisije iz točk od 947 do 952 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v skladu s katerimi obseg zveze WOW in dejanski pogoji njenega izvajanja niso upravičevali usklajevanja tarif, zlasti glede dodatnih taks, kakršno je potekalo v okviru spornega omejevalnega sporazuma.

395 Tožeče stranke Komisiji očitajo, da je v izpodbijanem sklepu do najmanjše možne mere zmanjšala izvajanje zveze WOW s tem, da je izkrivila nekatere dejanske elemente ali jih ni upoštevala. Povezovanje mrež partnerjev naj bi bilo tako razvidno iz sklepanja dogovorov o skupnih tovornih letalih in souporabi zmogljivosti. Trditvi Komisije v točki 941 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da stranke niso dokazale, da so bili za projekt povezovanja informacijskih sistemov sprejeti izvedbeni ukrepi, naj bi nasprotovalo zlasti sklicevanje v točki 934 obrazložitve tega sklepa na skupni spletni sistem sledenja. Komisija naj bi poleg tega izkrivila izjave tožečih strank s tem, ko navaja, da je bilo povezovanje funkcij manipuliranja omejeno ali da je bilo sodelovanje v zvezi s skupno znamko zgolj enkratno. Nazadnje, Komisija naj ne bi ovrgla potrebe po uskladitvi proizvodov, ki so jih ponujali člani zveze WOW, in v izpodbijanem sklepu naj bi bilo prezrtih več pobud za združitev prodaje.

396 V obravnavanem primeru je Komisija v točkah od 947 do 952 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da nobena od pobud, ki so bile domnevno sprejete v okviru zveze WOW, ne upravičuje splošnega usklajevanja dodatnih taks, ker je sodelovanje v okviru te zveze ostalo omejeno, nikoli ni doseglo faze, v kateri bi šlo za celostno politiko prodaje in določanja cen, ter v bistvu ni preseglo mej ciljno usmerjenih projektov, ki so se navezovali na določene povezave, stranke ali proizvode. Da je prišla do te ugotovitve, se je Komisija oprla na analizo dokumentov in izjav, ki so jih v upravnem postopku zagotovili obtoženi prevozniki, ki so bili člani zadevne zveze. V točkah 951 in 952 obrazložitve izpodbijanega sklepa se je sklicevala tudi na več listin v spisu, ki naj bi dokazovale, da so člani zveze WOW uresničevali posamične politike glede dodatnih taks, od katerih niso bili pripravljeni odstopati za potrebe te zveze.

397 Elementi, ki jih tožeče stranke navajajo v okviru tega dela, ne morejo omajati utemeljenosti ugotovitev Komisije.

398 Najprej je treba ugotoviti, da tožeče stranke ne zatrjujejo obstoja splošne politike celostnega določanja cen v okviru zveze WOW. Dalje, niso dokazale, da primeri poslovnega povezovanja, ki jih navajajo v svojih pisanjih, kot je obstoj skupnih prodajnih agentov v nekaterih državah ali omemba v ceniku namembnih krajev tožečih strank, v katere so eventualno leteli drugi člani zveze

WOW, nujno pomenijo obstoj splošnega usklajevanja tarif ali dodatnih taks. To velja tudi za usklajene proizvode, ki jih je na prodaj ponujala zveza WOW in so omenjeni v točkah od 938 do 940 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Zadevno usklajevanje se je namreč nanašalo na pogoje zagotavljanja storitve in zlasti na ponujena jamstva, ni pa dokazano, da se je nanašalo na določanje cen navedenih proizvodov. Kar zadeva primere usklajevanja cen v okviru zveze WOW, ki so navedeni v točki 946 obrazložitve izpodbijanega sklepa, so ti izhajali iz posebnih pobud, kot je skupno upravljanje tovornega letala s strani tožečih strank in družbe SAC na dani povezavi ali enkratna predložitev skupnih ponudb nekaterim strankam, zlasti špediterjem. Zato ti primeri ne morejo upravičevati splošnega usklajevanja dodatnih taks.

399 Ker celostna politika prodaje in določanja cen, ki bi presegala nekaj posebnih ukrepov, ni bila dokazana, drugi elementi, ki jih navajajo tožeče stranke in katerih namen je prerekati analizo, ki jo je Komisija podala glede prizadevanj za promocijo znamke in za vzpostavitev skupnega manipuliranja ali povezanega informacijskega sistema, sami po sebi ne morejo upravičiti splošnega usklajevanja dodatnih taks.

400 Nazadnje, v nasprotju s tem, kar tožeče stranke tudi trdijo v okviru tega očitka, elementi, ki so omenjeni zlasti v točkah 956 in 957 obrazložitve izpodbijanega sklepa, kažejo, da za partnerje zveze WOW skladnost zadevnih stikov s pravili o konkurenci ni bila samoumevna.

iii) Obseg stikov v okviru zveze WOW

401 Tožeče stranke želijo izpodbijati obseg, ki ga je Komisija pripisala stikom v okviru zveze WOW, z zatrjevanjem, da so se ti stiki navezovali na posamične in lokalne pobude, ki kot take ne morejo izkazovati povezave z enotno in trajajočo kršitvijo.

402 Tožeče stranke tako izpodbijajo obseg, ki ga je Komisija v izpodbijanem sklepu pripisala 18 stikom med člani zveze WOW, na katere se sklicujejo točke 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 517, 531, 546, 596 in od 628 do 632 njegove obrazložitve. Noben naj ne bi bil del splošnega usklajevanja dodatnih taks. Preučiti je treba trditev tožečih strank za vsako od zadevnih kategorij stikov.

403 Na prvem mestu, stik iz točke 596 obrazložitve izpodbijanega sklepa se nanaša na sporočilo družbe SAC z dne 1. oktobra 2001 družbi Lufthansa in tožečim strankam, v katerem družba SAC navaja, da bo vpeljala DTV z 8. oktobrom 2001. Tožeče stranke trdijo, da se je ta stik umeščal v poseben okvir v Združenih državah in je bil povezan z uvajanjem usklajenih storitev hitre dostave v okviru znamke WOW, do katerega je prišlo nekaj dni prej. Vendar je treba poleg tega, da tožeče stranke niso zagotovile nobenega elementa, ki bi dokazoval tak omejen obseg napovedi družbe SAC, poudariti, da se je o tem, da bo ta družba nemudoma vpeljala DTV, razpravljalo vse od 28. septembra 2001 v okviru več različnih forumov, ki so vključevali druge prevoznike (glej točki 592 in 594 obrazložitve izpodbijanega sklepa), zaradi česar je alternativno pojasnilo, ki ga ponujajo tožeče stranke, manj verjetno.

404 Na drugem mestu, glede stikov iz točk 401, 434, 484, 494, 497, 512 in 546 obrazložitve izpodbijanega sklepa tožeče stranke v bistvu trdijo, da so se ti stiki umeščali v okvir izmenjav posebej v zvezi s „Skandinavijo“, ki so potekale med člani zveze WOW glede metode za pretvorbo DTG v lokalno valuto in ki so bile upravičene zaradi skupnega upravljanja tovornih letal z družbama Lufthansa in Japan Airlines ter nato z družbo SAC. Navesti pa je treba, da tožeče stranke niso zagotovile nobenega elementa v podporo tej trditvi, medtem ko je treba elemente, navedene v izpodbijanem sklepu, ob neobstoju nasprotnih elementov in ob upoštevanju splošne

uporabe dodatnih taks (glej točke od 279 do 288 zgoraj in točko 445 spodaj) razlagati tako, da se nanašajo na namene družbe Lufthansa v zvezi s splošno uporabo DTG, neodvisno od kakršnega koli posebnega projekta zveze WOW.

405 Na tretjem mestu, v zvezi s sporočilom iz točke 488 obrazložitve izpodbijanega sklepa se tožeče stranke sklicujejo na poseben regulativni okvir na Japonskem, da bi izključile, da se je to sporočilo umeščalo v okvir ciljev, uresničevanih z enotno in trajajočo kršitvijo. Ta trditev je preučena v nadaljevanju v okviru drugega očitka šestega dela tega tožbenega razloga.

406 Na četrtem mestu, glede elektronskih sporočil iz točk 490 in 496 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ki ju je poslal predstavnik tožečih strank v Združenih državah in v katerih se omenja usklajevanje DTG med člani zveze WOW v tej državi, se zatrjuje, da je pojasnilo zanju mogoče najti v okviru prizadevanj navedene odgovorne osebe za okrepitev te zveze v Združenih državah in dogovorov o rezervaciji zmogljivosti med člani te zveze. Vendar je dovolj ugotoviti, da tožeče stranke s svojimi trditvami ne prerekajo obsega usklajevanja DTG, omenjenega v zadevnih elektronskih sporočilih, in ne dokazujejo, da je bilo to usklajevanje omejeno na dogovore o rezervaciji zmogljivosti, sklenjene med člani zveze.

407 Na petem mestu, glede elektronskega sporočila z dne 3. oktobra 2005 iz točke 517 obrazložitve izpodbijanega sklepa tožeče stranke trdijo, da se je nanašalo na pogoje priprave skupne ponudbe za špediterja in torej očitno ni bilo nepovezano z izvajanjem zveze WOW. Komisija prereka to razlago tožečih strank in meni, da je v zadevnem elektronskem sporočilu deloma obravnavan splošni pristop članov zveze WOW glede dodatnih taks, neodvisno od zadevne skupne ponudbe. Poleg tega se ta institucija opira na navedbo v izmenjavi, v skladu s katero je bilo „to vprašanje [dodatnih taks] ‚bežno' naslovljeno med zadnjim sestankom [globalnega prodajnega odbora], vendar v zapisnik sestanka ni bila vpisana nobena pripomba (antitrust!)".

408 Iz tega elektronskega sporočila pa je razvidno, da je bil njegov namen, kot pravilno poudarjajo tožeče stranke, pripraviti srečanje s špediterjem, na katerega se je nanašala skupna ponudba, ki je bilo predvideno deset dni pozneje. V elektronskem sporočilu se v tem okviru poroča o razpravah, ki so potekale na ravni globalnega prodajnega odbora, v katerem so zasedali podpredsedniki članov zveze WOW, odgovorni za prodajo:

„Omenjeno je bilo, da bo [zveza] WOW uporabil[a] model [družbe Lufthansa] na ‚nevtralnih trgih'; Združene države, Evropa. Torej se lahko uporabijo nekateri lokalni dogovori na drugih trgih, na primer na Japonskem (sodelovanje oblasti) ali na azijskih trgih, na katerih konkurenti uporabljajo drugačne modele."

409 Avtor elektronskega sporočila dodaja:

„V svoji dokumentaciji sem našel dogovor o pooblastilu, ki je bil sprejet na pogajanjih za družbo Exel lansko leto (priložena kopija) in v katerem so vsi prevozniki privolili v uporabo modela [družbe Lufthansa] za dodatne takse. Ali lahko uporabimo enako ubeseditev v zadevi CAT/DHL?????????? Ali bi lahko postavili vprašanje [globalnemu prodajnemu odboru], da dobimo hiter odgovor?"

410 Če se zadnjenavedeni odlomek dejansko umešča v okvir priprave zadevne skupne ponudbe, bi v nasprotju s trditvami Komisije odlomek, prikazan v točki 408 zgoraj, glede na njegovo sobesedilo prav tako lahko spadal v okvir priprave navedene ponudbe. V zvezi s tem je sklicevanje na „lokalne dogovore" mogoče razlagati kot uporabo posebnih sporazumov za stranko špediterja

ob odhodu z nekaterih letališč, pri čemer je ta razlaga toliko bolj verjetna, ker je bil namen elektronskega sporočila dogovoriti se o pogojih skupne ponudbe, ki jo je zveza WOW morala predložiti tej stranki. Res je, da je namigovanje, izraženo z vzklikom „(antitrust!)“, na tveganje, da bi bila razprava na ravni globalnega prodajnega odbora lahko prepovedana s konkurenčnim pravom, indic o nasprotnem. Vendar to namigovanje samo po sebi ni dovolj za to, da bi se odrekla verjetnost razlagi, ki jo predlagajo tožeče stranke in ki ne temelji na nepodprtih trditvah, ampak na sami vsebini zadevnega elektronskega sporočila.

411 Zato je treba ugotoviti, da se elektronsko sporočilo z dne 3. oktobra 2005 iz točke 517 obrazložitve izpodbijanega sklepa umešča izključno v okvir cilja priprave skupne ponudbe zveze WOW za morebitno bodočo stranko in zato ne more prispevati k dokazovanju udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi.

412 Na šestem mestu, v zvezi s stiki iz točk 531 in od 628 do 632 obrazložitve izpodbijanega sklepa tožeče stranke navajajo, prvič, da so bili upravičeni zaradi projekta upravljanja skupnega tovornega letala z družbo SAC na povezavi København-Čikago, in drugič, da se je usklajevanje nanašalo izključno na uporabo DTV na povezavah s krajem odhoda iz Danske.

413 V zvezi s tem je treba, najprej, glede obsega usklajevanja, do katerega je prišlo v okviru zgoraj navedenih stikov, poudariti, da ti stiki niso bili omejeni na usklajevanje DTV, saj je bilo v okviru stika iz točke 531 obrazložitve izpodbijanega sklepa širše obravnavano vprašanje dodatnih taks. Dalje, v zvezi s stiki, ki so se navezovali na DTV, je zlasti iz točke 630 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da v nasprotju s tem, kar trdijo tožeče stranke, obseg zadevnih stikov ni bil omejen na povezave s krajem odhoda iz Danske, ampak so širše zadevali obračunavanje DTV v Evropi v usklajeni višini. To potrjuje splošna vsebina internega elektronskega sporočila, opisanega v navedeni točki obrazložitve: „na našem sestanku [zveze] WOW za Evropo smo se dogovorili, da bomo obračunavali dodatne takse. Ugotavljam, da to ni tako preprosto, kot smo mislili ali upali“; „[č]e bo šel vsak v drugačno smer, bo trajalo le nekaj dni, da bomo dobili najslabši možen dogovor“; „[v zvezi] WOW se moramo odločiti, ali želimo nadaljevati kot prej ali pa bi raje imeli razdeljen pristop, tako kot KL[M]/AF“. V internem elektronskem sporočilu tožečih strank, ki je navedeno v točki 632 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je navedeno tudi, da „[smo mi] tisti, zveza WOW, to je [družba Lufthansa] + [tožeče stranke], ki se že celo večnost prepiramo z [družbo SAC], naj zviša svojo DTV z 0,10 na 0,13 […]“. Višini 0,10 in 0,13 pa se ne ujemata z višinami, ki jih je družba SAC uporabljala na Danskem, kot so te razvidne iz elementov, ki so jih tožeče stranke zagotovile v Prilogi A.57.

414 Iz tega sledi, da je treba zavrniti trditev tožečih strank glede zmanjšanega obsega usklajevanja, prikazanega v dokumentih, ki so navedeni v točkah 531 in od 628 do 632 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Zato se je za zadevne stike pravilno štelo, da prispevajo k dokazovanju udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi, ne da bi se bilo treba izreči o trditvi, v skladu s katero je bilo usklajevanje dodatnih taks v bolj omejenem obsegu upravičeno zaradi potreb v zvezi s skupnim upravljanjem tovornega letala in ki je postala brezpredmetna.

415 Glede na vse navedeno je treba ugotoviti, da je treba elektronsko sporočilo z dne 3. oktobra 2005 iz točke 517 obrazložitve izpodbijanega sklepa razlagati tako, da se umešča izključno v okvir cilja priprave skupne ponudbe zveze WOW za morebitno bodočo stranko in zato ne more prispevati k dokazovanju udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi. Torej ga je treba izločiti iz sklopa indicev, ki ga tožeče stranke kot celoto izpodbijajo v okviru desetega dela tega tožbenega razloga.

416 Iz navedenega tudi izhaja, da ni mogoče šteti, da bi bil rezultat, do katerega je Komisija prišla v izpodbijanem sklepu, lahko drugačen, če bi bila izjava družbe Lufthansa, ki je vsebovana v odgovoru na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah in omenjena v točki 933 obrazložitve ter glede katere je bilo v točki 392 zgoraj ugotovljeno, da je Komisija tožečim strankam do nje zmotno odrekla dostop, izločena kot obremenilni dokaz. Tudi ob neobstoju te izjave je Komisija namreč na podlagi dokazov, ki ji ostajajo na voljo, utemeljeno ugotovila, da zveza WOW ob upoštevanju njenega omejenega izvajanja ni mogla upravičevati usklajevanja dodatnih taks, ki je potekalo v njenem okviru.

2) Drugi očitek: protipravna opustitev preizkusa združljivosti stikov v okviru zveze WOW s členom 101 PDEU

417 Po mnenju tožečih strank je Komisija storila napako s tem, da ni predhodno izvedla preizkusa združljivosti stikov v okviru zveze WOW s členom 101 PDEU. Prvič, Komisija naj bi diskriminatorno in retroaktivno odstopila od analize, ki jo uporablja za druge letalske poslovne povezave in ki zajema ugotavljanje prekrivanja med člani zveze WOW na upoštevnem trgu. Drugič, ne bi naj upoštevala izjav tožečih strank v zvezi z uporabo člena 101(3) PDEU.

418 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

i) Retroaktivna in diskriminatorna uporaba nove razlage pravila, ki se uporablja za letalske poslovne povezave

419 Opozoriti je treba, da načel zakonitosti v kazenskem pravu in pravne varnosti ni mogoče razlagati tako, da predpisujeta postopno razjasnjevanje pravil glede kazenske odgovornosti, vendar lahko nasprotujeta retroaktivni uporabi nove razlage norme, ki določa kaznivo ravnanje (glej v tem smislu sodbo z dne 28. junija 2005, Dansk Rørindustri in drugi/Komisija, C-189/02 P, C-202/02 P, od C-205/02 P do C-208/02 P in C-213/02 P, EU:C:2005:408, točka 217).

420 To zlasti velja v primeru, kadar gre za razlago v sodni praksi, katere rezultat ni bil razumno predvidljiv, ko je bila kršitev storjena, zlasti ob upoštevanju tedaj sprejete razlage v sodni praksi glede zadevne zakonske določbe (glej sodbo z dne 28. junija 2005, Dansk Rørindustri in drugi/Komisija, C-189/02 P, C-202/02 P, od C-205/02 P do C-208/02 P in C-213/02 P, EU:C:2005:408, točka 218 in navedena sodna praksa).

421 Ta načela veljajo tudi za Komisijo, kadar razlaga določbe členov 101 in 102 PDEU, da bi sprejela sklep o naložitvi sankcije (glej v tem smislu sodbi z dne 28. junija 2005, Dansk Rørindustri in drugi/Komisija, C-189/02 P, C-202/02 P, od C-205/02 P do C-208/02 P in C-213/02 P, EU:C:2005:408, točka 222, in z dne 10. julija 2014, Telefónica in Telefónica de España/Komisija, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, točka 149).

422 V obravnavanem primeru tožeče stranke navajajo več sklepov, ki jih je Komisija izdala v zvezi z odobritvijo koncentracije med dvema prevoznikoma bodisi na podlagi Uredbe Sveta (EGS) št. 4064/89 z dne 21. decembra 1989 o nadzoru koncentracij podjetij (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 1, str. 31) bodisi na podlagi Uredbe št. 139/2004. V zvezi s tem se ne sklicujejo na preostale primere, v katerih bi se člen 101 PDEU lahko uporabljal v okviru presoje koncentracije zlasti v skladu s členom 2(4) Uredbe št. 139/2004. S tem se opirajo na uporabo

drugih materialnih pravil od tistih, ki izhajajo iz člena 101 PDEU, in se zato ne morejo sklicevati nanje, da bi Komisiji očitale, da je retroaktivno uporabila novo razlago pravila, ki se uporablja v obravnavanem primeru.

423 Dalje, glede sklicevanja tožečih strank na sklepe o izvzetju nekaterih letalskih poslovnih povezav, ki jih je Komisija sprejela po postopku, ki se je uporabljal pred začetkom veljavnosti Uredbe št. 1/2003, je iz točk od 922 do 925 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da Komisija ni preučila možnosti neuporabe člena 101 PDEU za zvezo WOW, temveč je samo analizirala, ali so se stiki znotraj te zveze, ki so bili upoštevani v izpodbijanem sklepu, umeščali v okvir navedene zveze ali pa so presegali oblike sodelovanja, ki so bile predvidene v njej in so se dejansko izvajale. Ker sklepi, na katere se sklicujejo tožeče stranke, niso imeli enakega predmeta, zato ne morejo odražati drugačne razlage člena 101 PDEU od tiste, ki je bila uporabljena v izpodbijanem sklepu.

424 Tožeče stranke tudi trdijo, da je bila zveza WOW obravnavana diskriminatorno v primerjavi z drugimi letalskimi poslovnimi povezavami, ker odgovornost nekaterih njihovih članov v izpodbijanem sklepu ni bila ugotovljena. V zvezi s tem je dovolj opozoriti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso na podlagi okoliščine, da Komisija za podjetje, ki je bilo v podobnem položaju kot tožeča stranka, ni ugotovila nikakršne kršitve, še ni mogoče zavrniti kršitve, ki se očita tej tožeči stranki, če je bila ustrezno dokazana, sploh če sodišče niti ne odloča o položaju tega drugega podjetja (glej sodbo z dne 16. junija 2015, FSL in drugi/Komisija, T-655/11, EU:T:2015:383, točka 461 in navedena sodna praksa).

ii) Neupoštevanje izjav tožečih strank v zvezi z uporabo člena 101(3) PDEU

425 Kot je opozorjeno v členu 2 Uredbe št. 1/2003, podjetje ali podjetniško združenje, ki uveljavlja ugodnost iz člena 101(3) PDEU, nosi dokazno breme, da so pogoji iz navedenega člena izpolnjeni. Zato mora oseba, ki se sklicuje na člen 101(3) PDEU, s prepričljivimi trditvami in dokazi dokazati, da so ti pogoji izpolnjeni (sodba z dne 24. maja 2012, MasterCard in drugi/Komisija, T-111/08, EU:T:2012:260, točka 196).

426 Komisija mora te trditve in dokaze primerno proučiti, to je ugotoviti, ali dokazujejo, da so izpolnjeni pogoji za uporabo člena 101(3) PDEU. V nekaterih primerih so lahko te trditve in dokazi takšni, da Komisijo zavezujejo k obrazložitvi oziroma utemeljitvi, in če Komisija tega ne stori, je mogoče ugotoviti, da je oseba, ki se sklicuje na člen 101(3) PDEU, razbremenjena tega dokaznega bremena. Komisija mora v takem primeru te trditve in dokaze zavrniti (sodba z dne 24. maja 2012, MasterCard in drugi/Komisija, T-111/08, EU:T:2012:260, točka 197).

427 V obravnavanem primeru so tožeče stranke v odgovorih na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah uveljavljale ugodnost iz člena 101(3) PDEU glede zveze WOW. Tudi ob predpostavki, da je zveza WOW izpolnjevala pogoje za uporabo navedenih določb, pa ostaja dejstvo, prvič, da se obseg spornega omejevalnega sporazuma ni prekrival z obsegom zveze WOW, in drugič, da so stiki med člani zveze WOW, upoštevani v izpodbijanem sklepu, v bistvenem presegali okvir izvajanja te zveze. Zato Komisija ni storila napak s tem, da ni pojasnila elementov, ki so jih tožeče stranke zagotovile na podlagi člena 101(3) PDEU, in da je v točki 1050 obrazložitve izpodbijanega sklepa zgolj ugotovila, da dogovori o poslovnih povezavah, sklenjeni med obtoženimi prevozniki, ne morejo upravičevati spornih ravnanj.

3) Tretji očitek: napake v zvezi z vključitvijo stikov v okviru zveze WOW v obseg enotne in trajajoče kršitve

428 Tožeče stranke trdijo, da njihovi stiki v okviru zveze WOW niso bili objektivno del enotne in trajajoče kršitve ter ne dokazujejo niti tega, da so bile seznanjene z njo. Tožeče stranke se opirajo na več razlik med stiki v okviru zveze WOW in stiki med poslovnimi povezavami v okviru enotne in trajajoče kršitve, ki se navezujejo zlasti na njihov cilj, sodelujoče osebje, časovno razporeditev, vpletenost pristojnih organov in *modus operandi*.

429 Že na začetku je treba ugotoviti, da se tožeče stranke, da bi zanikale obstoj objektivne povezave med stiki med člani zveze WOW ter enotno in trajajočo kršitvijo, opirajo na sklop dejavnikov, ki temeljijo na napačni premisi, da so se navedeni stiki umeščali v okvir izvajanja zveze WOW. To velja za navedbe o domnevno drugačnem cilju stikov, vzpostavljenih z javnimi organi glede ustanovitve zveze WOW, ali o tem, da člani te zveze niso bili tekmeci.

430 Kot je razvidno iz preučitve prvih dveh očitkov tega dela tožbenega razloga, razprave, do katerih je prišlo v okviru zveze WOW, izpolnjujejo več meril, ki jih sodišče Unije šteje za upoštevna za presojo enotne narave kršitve (glej točko 298 zgoraj) in ki jih je Komisija v izpodbijanem sklepu uporabila, da je sporna ravnanja opredelila kot „kompleksno enotno in trajajočo kršitev“ (glej točko 300 zgoraj). Enako kot druga ravnanja, za katera je Komisija menila, da se umeščajo v okvir enotne in trajajoče kršitve, so se namreč te razprave nanašale na vse storitve tovornega prevoza (enotna storitev). Prav tako so se vse nanašale na prihodnje namene vpletenih prevoznikov ali celo na sprejetje skupnega načina ravnanja v zvezi z vpeljavo ali izvajanjem dodatnih taks (enotni protikonkurenčni cilj in enotna narava kršitve).

431 Poleg tega s trditvami tožečih strank ni mogoče vzbuditi dvoma o obstoju celovitega načrta. Prvič, kar zadeva neobstoj istovetnosti osebja, udeleženega v stikih med člani zveze WOW in drugih spornih stikih, na eni strani istovetnost vpletenih fizičnih oseb ni nujen pogoj za obstoj enotne kršitve (glej točko 360 zgoraj), na drugi strani pa je treba opozoriti, da je bilo v obeh primerih vpleteno osebje pogosto del glavne uprave, kar je v nasprotju s tem, kar trdijo tožeče stranke. Drugič, z več preudarki, ki jih navajajo tožeče stranke, kot je ustna ali pisna oblika stikov med člani zveze WOW, tudi če se štejejo za dokazane, glede na njihovo nepomembnost ni mogoče postaviti pod vprašaj ugotovitev Komisije glede obstoja enotne kršitve. Tretjič, to, kako so člani domnevno „omejene skupine“ dojemali vlogo razprav, do katerih je prišlo v okviru zveze WOW, poleg tega, da ni podprto v pisanjih tožečih strank, ne more omajati dokazne vrednosti različnih stikov, ki so našteti v izpodbijanem sklepu in so vključevali člane te zveze, in ugotovitev, ki jih je iz njih izpeljala Komisija glede istovetnosti protikonkurenčnega cilja.

432 Iz tega sledi, da je treba ta očitek zavrniti in posledično zavrniti četrti del tožbenega razloga v celoti, pri čemer je treba spomniti, da bodo ugotovitve iz točke 415 zgoraj upoštevane v okviru celovite preučitve, izvedene v okviru desetega dela tega tožbenega razloga.

e) Osmi del: napake v zvezi z vključitvijo lokalnih in nepodobnih dogodkov, ki so se zgodili v nekaterih državah, v enotno in trajajočo kršitev

433 Tožeče stranke trdijo, da so bili stiki iz točk 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 in 584 obrazložitve izpodbijanega sklepa lokalni in nepodobni ter jih torej ni bilo mogoče uporabiti za dokazovanje njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi na svetovni ravni ali njihove seznanjenosti z njo.

Komisiji naj tudi ne bi uspelo izpodbiti trditev in dokazov, ki so jih zagotovile, da bi dokazale, da ni bilo nobene tesne povezave med temi stiki in stiki, do katerih je prišlo v okviru spornega omejevalnega sporazuma.

434 Navedeni stiki ter enotna in trajajoča kršitev naj ne bi sledili istemu cilju, vključevali naj bi različne prevoznike in zaposlene ter naj bi se razlikovali po datumu, kraju in vsebini. Zadevni stiki naj bi bili namreč zgolj posamični, vanje naj bi bili vključeni lokalni zaposleni v Nemčiji, na Danskem in Finskem ter neobtoženi prevozniki ali prevozniki, zoper katere ti stiki niso bili upoštevani, in naj bi zadevali enkratne razprave glede posebnih lokalnih vprašanj. To, da se je o takih stikih poročalo sedežu tožečih strank, ne more samodejno dokazovati, da je na ravni sedeža tožečih strank prišlo do usklajevanja ali izmenjave informacij, ki presega zadevno lokalno vprašanje.

435 Tožeče stranke tudi navajajo, da več zadevnih stikov ni vodilo do nobenega usklajevanja ali ni vplivalo na njihovo ravnanje.

436 Tožeče stranke dodajajo, da zadevni stiki njihovemu osebju niso omogočili, da bi bilo seznanjeno z omejevalnim sporazumom, ki se je izvajal okrog omejene skupine, in da Komisija ni dokazala, da so vpletene fizične osebe s svojo vključenostjo v te stike nameravale prispevati k svetovnemu omejevalnemu sporazumu.

437 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

438 Opozoriti je treba, da enako kot stiki, povezani z zvezo WOW, ki so bili obravnavani v okviru četrtega dela tega tožbenega razloga, tudi štirje nizi stikov, ki so predmet točk 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 in 584 obrazložitve izpodbijanega sklepa, izpolnjujejo več meril, ki jih sodišče Unije šteje za upoštevna za presojo enotne narave kršitve (glej točko 298 zgoraj) in ki jih je Komisija v izpodbijanem sklepu uporabila, da je sporna ravnanja opredelila kot „kompleksno enotno in trajajočo kršitev“ (glej točko 300 zgoraj).

439 Na prvem mestu, enako kot druga ravnanja, za katera je Komisija menila, da se umeščajo v okvir enotne in trajajoče kršitve, so ti štirje nizi stikov vsi zadevali storitve tovornega prevoza (enotna storitev). Prav tako so se vsi nanašali na prihodnje namene vpletenih prevoznikov ali celo na sprejetje skupnega načina ravnanja v zvezi z vpeljavo ali izvajanjem dodatnih taks (enotni protikonkurenčni cilj in enotna narava kršitve).

440 Namreč, prvič, v interni izmenjavi elektronskih sporočil z dni od 5. do 11. januarja 2000, opisani v točki 144 obrazložitve izpodbijanega sklepa, so prikazane razprave med lokalnim poslovodjo tožečih strank na Finskem in tremi drugimi obtoženimi prevozniki v zvezi z vpeljavo DTG (glej tudi točko 357 zgoraj). Tako je navedeno, da je lokalni poslovodja družbe British Airways v okviru teh razprav pojasnil, da se družba British Airways „še vedno ni odločila, ali bo [DTG] izvedena ali ne“, medtem ko je lokalni poslovodja družbe KLM predlagal, da „se moramo vsi držati te [DTG]“, zaposleni družbe Lufthansa pa je potrdil, da se bo družba Lufthansa „držala te [DTG]“.

441 Drugič, „prijateljski sestanek“ 22. januarja 2001, ki je opisan v točkah 173 in 174 obrazložitve izpodbijanega sklepa, se je nanašal zlasti na izvajanje DTG. Tako iz internega obvestila zaposlene pri družbi Martinair v zvezi s tem sestankom, kot je to obvestilo povzeto v točki 174 obrazložitve izpodbijanega sklepa, izhaja, da je „[družba Lufthansa] nameravala znižati DTG s 1. februarjem 2001, [družbi Cargolux in Swiss, še en prevoznik ter družbi KLM in British Airways] pa so ohranili višino DTG“.

442 Tretjič, v točkah 395, 411, 425 in 559 obrazložitve izpodbijanega sklepa so opisani stiki med letoma 2004 in 2005 v zvezi z izvajanjem DTG. Gre za, najprej, elektronsko sporočilo z dne 22. septembra 2004, s katerim je družba Lufthansa različnim prevoznikom poslala napoved o zvišanju DTG (točka 411 obrazložitve), dalje, sestanka odbora za tovor pri Board of Airlines Representatives in Germany (združenje predstavnikov letalskih prevoznikov v Nemčiji, v nadaljevanju: BARIG), ki sta bila 3. septembra 2004 in 17. novembra 2005 ter v okviru katerih je družba Lufthansa več prevoznikom zagotovila informacije glede DTG (točki 425 in 559 obrazložitve), in, nazadnje, sestanek pododbora združenja BAR v Singapurju 23. julija 2004, v okviru katerega je odgovorna oseba družbe SAC v zvezi s preučitvijo DTG pozvala druge prevoznike, naj „v prihodnjih letih uveljavi[jo] določeno raven sodelovanja glede na to, da je treba izboljšati preglednost glede teh dodatnih taks“ (točka 395 obrazložitve).

443 Četrtič, v točki 584 obrazložitve izpodbijanega sklepa je opisano elektronsko sporočilo z dne 25. septembra 2001. Iz elektronskega sporočila, kot ga je Komisija povzela v tej točki obrazložitve, je razvidno, da je lokalni zaposleni družbe SAC „v Skandinaviji“ tožečim strankam sporočil „načrte konkurentov […], ki [so] vsi razmišlja[li] o vpeljavi DTV, vendar [so] raje videli, da [tožeče stranke] storijo prvi korak“.

444 Na drugem mestu, kar zadeva kraj, časovni razpored, vsebino in domnevno lokalno razsežnost zadevnih štirih nizov stikov in oseb, udeleženih v njih, je treba ugotoviti, da se tožeče stranke motijo.

445 Res je, da so imeli, kot navajajo tožeče stranke, nekateri od stikov iz točk 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 in 584 obrazložitve navedenega sklepa lokalno razsežnost ter da se nekateri od njih niso zgodili v istem času kot napovedi odločitev glede DTG in DTV. Vendar je treba opozoriti, da ta okoliščina še zdaleč ne dokazuje, da se ti stiki niso umeščali v okvir enotne in trajajoče kršitve, temveč je le posledica načina izvajanja spornega omejevalnega sporazuma. Kot je razvidno iz točke 889 obrazložitve izpodbijanega sklepa, so bile dodatne takse namreč splošni ukrepi, ki niso bili specifični za določeno povezavo, temveč so imeli cilj, da se uporabljajo za vse povezave na svetovni ravni. Zato so se, kot je Komisija pojasnila v opombi 1323 izpodbijanega sklepa ter točkah 876 in 1046 njegove obrazložitve, odločitve o dodatnih taksah zaradi njihove svetovne uporabe na splošno sprejemale na ravni sedežev vsakega prevoznika, vendar jih je na lokalni ravni izvajalo lokalno osebje ter so se lahko spreminjale zlasti glede na lokalne tržne razmere in lokalne predpise.

446 Prvič, ugotoviti je treba, kot v bistvu priznavajo tožeče stranke, da je do interne izmenjave elektronskih sporočil iz točke 144 obrazložitve izpodbijanega sklepa prišlo v mesecu, ki je sledil izmenjavi elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999 med prevozniki iz zveze Star Cargo (glej točko 360 zgoraj), in kmalu po napovedi vpeljave DTG ter da se je nanašala na to, kako se odzvati na nasprotovanje, ki ga je ta napoved vzbudila pri finskem združenju špediterjev. Poleg tega se je ta izmenjava začela na sedežu tožečih strank. Ugotoviti je namreč treba, da je zaposleni na sedežu tožečih strank zaprosil pisarno tožečih strank v Helsinkih (Finska), naj vzpostavi „tesen neformalni stik“ z zaposlenim družbe Lufthansa v zvezi z nasprotovanjem, ki ga je finsko združenje špediterjev izrazilo glede vpeljave DTG. Prav tako je bil sedež tisti, ki je spodbudil pisarno tožečih strank v Helsinkih, naj temu združenju odgovori brez „omenja[nja] drugih prevoznikov, saj bi to lahko povzročilo težavo z organi za varstvo konkurence“.

447 Drugič, opozoriti je treba, da sta se „prijateljski sestanek“ 22. januarja 2001 in sestanek odbora za tovor pri združenju BARIG 17. novembra 2005, ki sta predmet točk 173 in 174 oziroma 559 obrazložitve izpodbijanega sklepa, nanašala najmanj na izvajanje spremembe višine DTG,

o kateri je bilo odločeno na ravni sedežev, v Nemčiji. Na eni strani je namreč iz internega obvestila družbe Martinair, ki je opisano v točki 441 zgoraj in kot je povzeto v točki 174 obrazložitve tega sklepa, razvidno, da je bil rezultat „prijateljskega sestanka“ 22. januarja 2001, na katerega je direktor prodaje družbe Lufthansa za Azijo in Avstralijo povabil več konkurentov, ta, da je „[družba Lufthansa] nameravala znižati DTG s 1. februarjem 2001, [družbi Cargolux in Swiss, še en prevoznik ter družbi KLM in British Airways] pa so ohranili višino DTG“. Iz točk od 168 do 171 in 182 obrazložitve navedenega sklepa pa izhaja, da so bila ta znižanja, ki bi morala biti izvedena v Nemčiji, uporabljena tudi v širšem obsegu. Na drugi strani se je sestanek odbora za tovor pri združenju BARIG 17. novembra 2005 nanašal med drugim na napoved družbe Lufthansa, da bo znižala DTG z 28. novembrom 2005. Iz točk od 552 do 556 in 562 obrazložitve izpodbijanega sklepa pa je razvidno, da je bilo to znižanje prav tako uporabljeno v širšem obsegu.

448 Tretjič, ugotoviti je treba, da se je sestanek odbora za tovor pri združenju BARIG 3. septembra 2004, ki je predmet točke 425 obrazložitve izpodbijanega sklepa, nanašal na več „aktualnih tem“, v zvezi s katerimi je družba Lufthansa druge udeležence seznanila s svojimi „novicami“. Te teme so vključevale med drugim DTG. Tožeče stranke v tožbi pojasnjujejo, da je šlo za spremembe DTG.

449 Točka 411 obrazložitve izpodbijanega sklepa zadeva elektronsko sporočilo, s katerim je družba Lufthansa 19 dni pozneje 16 prevoznikom, od katerih se jih je več udeležilo sestanka odbora za tovor pri združenju BARIG, opisanega v točki 448 zgoraj, poslala svojo napoved zvišanja DTG od 4. oktobra 2004. Ni sporno, da je to elektronsko sporočilo nemški vodja prodaje družbe Lufthansa poslal lokalnim vodjam prodaje.

450 Vendar elementi iz spisa dokazujejo, da je imelo to elektronsko sporočilo razsežnost, ki ni bila izključno lokalna. Šlo je najmanj za to, da se zagotovi lokalno izvajanje zvišanja, o katerem je bilo odločeno na ravni sedežev. Ne iz izpodbijanega sklepa ne iz pisanj tožečih strank namreč ni razvidno, da obseg tega zvišanja ni bil namenjen tudi uporabi v drugih državah.

451 Nasprotno, iz točke 409 obrazložitve izpodbijanega sklepa je razvidno, da je poslovodja družbe CPA v Belgiji dan pred pošiljanjem tega elektronskega sporočila svojemu sedežu interno posredoval napoved zvišanja DTG družbe Lufthansa in navedel, da bo tega dne potekala „končn[a] razprav[a] s ‚sektorjem‘, da določimo belgijski datum vpeljave“. Tako iz internih elektronskih sporočil družbe CPA iz točke 414 obrazložitve izpodbijanega sklepa izhaja, da „se je večina upravljavcev tovornih letal v Bruslju odločila zvišati [DTG] s 1. oktobrom 2004“, da pa je družbo SAC, potem ko je ta navedla, da namerava storiti isto, sedež opozoril, „naj za datum izbere[] 4. oktober [2004]“ (glej točko 289 zgoraj).

452 Poleg tega so tožeče stranke v tožbi navedle, da so bile napovedi glede DTG, ki jim jih je družba Lufthansa posredovala med letoma 2003 in 2004, med njimi tudi napoved, opisana v točki 411 obrazložitve izpodbijanega sklepa, poslane istemu vodji prodaje v Nemčiji.

453 Četrtič, opozoriti je treba, kot tožeče stranke priznavajo v tožbi, da je bilo elektronsko sporočilo iz točke 584 obrazložitve izpodbijanega sklepa naslovljeno na njihovega izvršnega direktorja. Iz te točke obrazložitve je tudi razvidno, da je lokalni zaposleni družbe SAC, ki je v navedenem elektronskem sporočilu tožečim strankam poslal informacije v zvezi z namero različnih prevoznikov, da vpeljejo DTV, te informacije poslal tudi svojemu sedežu.

454 Res je, da je bilo v nasprotju s stiki iz točk 144, 173, 174, 559 in 584 obrazložitve izpodbijanega sklepa elektronsko sporočilo iz točke 584 obrazložitve tega sklepa poslano pred sprejetjem odločitve v zvezi z DTV na ravni sedežev prevoznikov. Vendar je to mogoče pojasniti z dejstvom, da je bilo to elektronsko sporočilo poslano, ko še ni bilo gotovo, da bo DTV vpeljana.

455 Petič, iz točke 372 obrazložitve izpodbijanega sklepa je razvidno, da se je sestanek pododbora združenja BAR v Singapurju 23. julija 2004, ki je predmet točke 395 obrazložitve tega sklepa, umeščal v okvir razprav med prevozniki, ki so potekale poleti leta 2004 tako na ravni sedežev kot na lokalni ravni v zvezi z uvedbo novih sprožitvenih pragov, novim povečanjem cen goriva in zvišanjem DTG. Tožeče stranke niso predložile niti najmanjšega dokaza, namenjenega izpodbijanju te razlage.

456 Komisija se je torej pravilno oprla na stike iz točk 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 in 584 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da je dokazala udeležbo tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi.

457 Te ugotovitve ne more ovreči nobena od trditev tožečih strank.

458 Na prvem mestu je treba ugotoviti, da tožeče stranke neutemeljeno trdijo, da je Komisija morala dokazati, da je vsaka od fizičnih oseb, ki so sodelovale pri zadevnih štirih stikih, s svojo udeležbo v teh stikih nameravala prispevati k spornemu omejevalnemu sporazumu. Tožeče stranke prav tako ne morejo trditi, da je Komisija morala dokazati, da so ti stiki udeleženim osebam omogočili, da so bile seznanjene z „omejevalnim sporazumom, ki se je izvajal okrog omejene skupine“.

459 V skladu z ustaljeno sodno prakso je lahko podjetje, ki je sodelovalo pri enotni in kompleksni kršitvi s svojimi ravnanji, ki spadajo pod pojma sporazum ali usklajeno ravnanje s protikonkurenčnim ciljem v smislu člena 101(1) PDEU in ki naj bi pripomogla k uresničitvi kršitve v celoti, odgovorno tudi za ravnanja drugih podjetij v okviru te kršitve v celotnem obdobju svojega sodelovanja pri navedeni kršitvi. Za tak primer gre, če se ugotovi, da je navedeno podjetje nameravalo s svojim ravnanjem prispevati k skupnim ciljem, za katere so si prizadevali vsi udeleženci, in da je vedelo za protipravna ravnanja, ki so jih druga podjetja predvidela ali izvajala pri izpolnjevanju istih ciljev, ali da je lahko ta ravnanja razumno predvidelo in je bilo pripravljeno sprejeti tveganje (glej v tem smislu sodbo z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, točka 42 in navedena sodna praksa).

460 Tako je lahko podjetje neposredno sodelovalo pri vseh protikonkurenčnih ravnanjih, ki sestavljajo enotno in trajajočo kršitev, zato je v takem primeru Komisija upravičena temu podjetju naložiti odgovornost za vsa ta ravnanja in s tem za navedeno kršitev v celoti. Prav tako je lahko podjetje sodelovalo le pri delu protikonkurenčnih ravnanj, ki sestavljajo enotno in trajajočo kršitev, pri tem pa je vedelo za vsa ostala protipravna ravnanja, ki so jih drugi udeleženci kartela predvideli ali izvajali pri izpolnjevanju istih ciljev, ali pa je lahko ta ravnanja razumno predvidelo in je bilo pripravljeno sprejeti tveganje. V takem primeru je Komisija ravno tako upravičena temu podjetju naložiti odgovornost za vsa protikonkurenčna ravnanja, ki sestavljajo tako kršitev, in s tem odgovornost za to kršitev v celoti (sodba z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, točka 43).

461 Iz tega je razvidno, da morajo biti izpolnjeni trije pogoji, da bi se ugotovila udeležba pri enotni in trajajoči kršitvi, in sicer obstoj globalnega načrta, ki uresničuje skupni cilj, namerno prispevanje zadevnega podjetja k temu načrtu in to, da je podjetje vedelo (dokazano ali domnevano) za kršitve drugih udeležencev, pri katerih ni bilo neposredno udeleženo (sodba z dne

16. junija 2011, Putters International/Komisija, T-211/08, EU:T:2011:289, točka 35; glej tudi sodbo z dne 13. julija 2018, Stührk Delikatessen Import/Komisija, T-58/14, neobjavljena, EU:T:2018:474, točka 118 in navedena sodna praksa).

462 Vendar nikakor ni bilo potrebno, da enako velja za vsako od vpletenih fizičnih oseb.

463 Na drugem mestu, glede tega, da nekaterim od prevoznikov, ki so bili udeleženi v stikih iz točk 144, 173, 174, 395, 411, 425, 559 in 584 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ni bila očitana udeležba v teh stikih, je treba opozoriti, kot izhaja iz točke 845 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da ni nujno, da vsak izmed dokazov, ki jih predloži Komisija, utemeljuje trdno prepričanje, da je bil storjen vsak element kršitve. Dovolj je, da sklop indicev, na katerega se sklicuje institucija, gledano na splošno, in katerega različni elementi se lahko vzajemno potrjujejo, izpolnjuje to zahtevo (glej sodbo z dne 16. novembra 2011, Sachsa Verpackung/Komisija, T-79/06, neobjavljena, EU:T:2011:674, točka 60 in navedena sodna praksa).

464 Komisija je v točki 716 obrazložitve izpodbijanega sklepa torej pravilno navedla, da „ni nujno, da […] vsaki točki obrazložitve […] ali vsakemu posameznemu dokazu, vsebovanemu v njej, pripisuje enako vrednost“, „[p]ač pa [da] točke obrazložitve, na katere se sklicuje, tvorijo celovit sklop dokazov, na katere se […] opira in jih je treba presojati v tem kontekstu“.

465 Ni pa dokazano, da je Komisija zoper prevoznike, ki so predmet zadevnih stikov, imela na voljo sklop indicev, enakovreden tistemu, ki ga je imela na voljo zoper tožeče stranke.

466 Na tretjem mestu, iz razlogov, podobnih tistim, ki so navedeni v točki 363 zgoraj, se tožeče stranke ne morejo sklicevati na to, da stiki iz točk 144 in 584 obrazložitve izpodbijanega sklepa niso vplivali na njihovo ravnanje.

467 Glede na navedeno je treba ta del tožbenega razloga zavrniti.

f) Peti del: napake v zvezi z vključitvijo stikov, ki so se navezovali na dogovore o rezervaciji zmogljivosti, v enotno in trajajočo kršitev

468 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija napačno ugotovila dejansko stanje in napačno uporabila pravo s tem, da je ugotovila, da se skupinska elektronska sporočila družbe Lufthansa iz točk 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa umeščajo v okvir enotne in trajajoče kršitve, čeprav so se nanašala na uporabo DTG v okviru dogovorov o rezervaciji zmogljivosti med družbo Lufthansa in drugimi prevozniki.

469 Na prvem mestu, po mnenju tožečih strank je dokaz o obstoju in pogojih teh sporazumov mogoče najti le v dokumentih, do katerih nimajo dostopa in katerih predložitev so predlagale v okviru prvega tožbenega razloga, in sicer v izjavah družbe Lufthansa zaradi prizanesljivosti in odgovorih drugih prevoznikov na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah. Razlago tožečih strank naj bi kljub temu potrjevali naslednji trije elementi. Prvič, ta elektronska sporočila naj bi med marcem in avgustom 2005 služba družbe Lufthansa za določanje cen poslala zaposlenim v „mrežnih“ službah prevoznikov, ki so pri njej nabavljali zmogljivosti. Te službe pa naj bi bile odgovorne za upravljanje dogovorov o rezervaciji zmogljivosti med prevozniki in naj na splošno ne bi bile vključene v določanje cen ali določitev dodatnih taks. Drugič, družba Lufthansa naj bi naslovnike teh elektronskih sporočil naslavljala z izrazom „[s]poštovani partnerji“. Tretjič, obstoj dogovorov

o rezervaciji zmogljivosti med družbo Lufthansa in naslovniki navedenih elektronskih sporočil naj bi bil edina verjetna razlaga za spreminjanje naslovnikov od enega elektronskega sporočila do drugega.

470 Na drugem mestu, Komisija naj ne bi dokazala, da so elektronska sporočila družbe Lufthansa Cargo iz točk 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa del enotne in trajajoče kršitve.

471 Namreč, prvič, Komisija naj ne bi zadostila dokaznemu bremenu, ki ji je naloženo, in naj ne bi zadostno obrazložila izpodbijanega sklepa, ker naj ne bi odgovorila na nobeno od trditev in dokazov, ki so jih predstavile tožeče stranke. Te trditve in dokazi pa naj bi dokazovali, da med temi elektronskimi sporočili in stiki, do katerih je prišlo v okviru spornega omejevalnega sporazuma, ni bilo nobene tesne povezave niti nobenega medsebojnega vplivanja. Najprej, elektronska sporočila družbe Lufthansa iz točk 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa naj bi bila vsakič poslana od 10 do 12 prevoznikom, izmed katerih naj nobeden ne bi pripadal „omejeni skupini“ in od katerih se za več kot polovico ni štelo, da je bila udeležena pri spornem omejevalnem sporazumu. Dalje, zaposleni, na katere so bila naslovljena ta elektronska sporočila, so bili odgovorni za upravljanje dogovorov o rezervaciji zmogljivosti. Zaposleni tožečih strank, na katerega so bila naslovljena navedena elektronska sporočila, naj poleg tega ne bi prejel nobenega od preostalih elektronskih sporočil, ki jih je Komisija upoštevala proti njim. Nazadnje, pošiljanje zadevnih elektronskih sporočil, ki so vsebovala izključno javno dostopne informacije, naj bi sovpadalo z vpeljavo DTG v dogovorih o rezervaciji zmogljivosti med prevozniki leta 2005.

472 Drugič, Komisija naj ne bi pojasnila, kako je zaposleni tožečih strank, na katerega so bila naslovljena elektronska sporočila družbe Lufthansa iz točk 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa, nameraval prispevati k enotni in trajajoči kršitvi s tem, da je pasivno prejemal elektronska sporočila, ki so vsebovala javne napovedi glede DTG, za katere je obstajala legitimna poslovna utemeljitev.

473 Na tretjem mestu, elektronska sporočila družbe Lufthansa iz točk 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa naj nikakor ne bi mogla vplivati na ravnanje tožečih strank. Svojo politiko glede dodatnih taks naj bi namreč določale v okviru svojega sodelovanja z družbo Lufthansa znotraj izvzete poslovne povezave. To sodelovanje naj bi se izvajalo z izmenjavami dvostranskih elektronskih sporočil med sedežema obeh prevoznikov, do katerih naj bi vedno prihajalo pred skupinskimi elektronskimi sporočili družbe Lufthansa.

474 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

475 V zvezi s tem je treba na prvem mestu ugotoviti, da so elektronska sporočila iz točk 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa – enako kot druga ravnanja, ki so del enotne in trajajoče kršitve – zadevala vse storitve tovornega prevoza (enotna storitev) ter so se nanašala na znesek in časovni razpored DTG (enotni protikonkurenčni cilj in enotna narava kršitve). Namen vseh teh elektronskih sporočil je bil namreč obvestiti naslovnike o nameri družbe Lufthansa, da zviša DTG od določenega prihodnjega datuma.

476 V nasprotju s trditvami tožečih strank ni mogoče šteti, da je šlo izključno za zagotavljanje pravilnega izvajanja hipotetičnih dogovorov o rezervaciji zmogljivosti.

477 Iz točke 482 obrazložitve izpodbijanega sklepa je namreč razvidno, da so bili zadevni stiki vsaj deloma uporabljeni kot podpora spornemu omejevalnemu sporazumu. V tej točki 482 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija citirala odgovor enega od prevoznikov na

elektronsko sporočilo družbe Lufthansa, citirano v isti točki obrazložitve. V tem odgovoru navedeni prevoznik obvešča družbo Lufthansa, da so „svojim pisarnam […] naročili, naj uporabijo zvišanje skladno s tem“.

478 Iz elementov iz spisa pa ni razvidno, da se je ta odgovor umeščal v okvir izvajanja poslovnega dogovora, ki bi bil sklenjen med zadevnim prevoznikom in družbo Lufthansa. Okoliščina, da ta prevoznik ni bil obtožen in da je te namere dvostransko delil, ne more ovreči te ugotovitve.

479 Poleg tega iz preučitve časovne razporeditve stikov v zvezi z DTG izhaja, da so ta skupinska elektronska sporočila, ki jih je poslala družba Lufthansa, sprožila postopno ukrepanje drugih prevoznikov v zvezi z njihovimi lastnimi DTG. Tako je sporočilo družbe Lufthansa z dne 22. avgusta 2005 (točka 495 obrazložitve) istega ali naslednjega dne privedlo do internih izmenjav pri tožečih strankah (točka 496 obrazložitve), družbi Japan Airlines (točka 497 obrazložitve) in še enem prevozniku (točka 498 obrazložitve) o vprašanju zvišanja DTG.

480 Tožeče stranke se prav tako zaman sklicujejo na javno naravo informacij, razširjenih v okviru stikov, ki so opisani v točkah 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Namreč, prvič, opozoriti je treba, da je izmenjava javno dostopnih informacij v nasprotju s členom 101(1) PDEU, če se z njo podpira drug protikonkurenčni mehanizem (glej v tem smislu sodbo z dne 7. januarja 2004, Aalborg Portland in drugi/Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P in C-219/00 P, EU:C:2004:6, točka 281).

481 Kot pa je razvidno iz točk 118, 121, 125, 706 in 848 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter iz točk 476 in 478 zgoraj, je to veljalo za stike, opisane v točkah 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

482 Drugič, po zgledu Komisije je treba ugotoviti, da družba Lufthansa v okviru stikov, opisanih v točkah 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa, strank hipotetičnih dogovorov o rezervaciji zmogljivosti ni zgolj seznanila z javno dostopnimi informacijami. Nasprotno, družba Lufthansa jim je poslala skupinska elektronska sporočila, s čimer je vsem naslovnikom razkrila identiteto zadevnih prevoznikov (glej točko 797 obrazložitve izpodbijanega sklepa), pa tudi znesek in časovni razpored DTG, ki so jo morali obračunavati na podlagi teh hipotetičnih dogovorov.

483 Tožeče stranke poleg tega niti ne trdijo, da so bila taka skupinska sporočila nujna za izvajanje teh hipotetičnih dogovorov, listine iz spisa pa dokazujejo, da ni bilo tako. Tako je iz točke 453 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da je družba Lufthansa 22. marca 2005 eni od strank teh hipotetičnih dogovorov posredovala sporočilo za medije, v katerem je bilo napovedano zvišanje DTG, o katerem je pred tem obvestila svoje „[s]poštovane partnerje“ s skupinskim elektronskim sporočilom (točka 450 obrazložitve). Poleg tega je iz elektronskih sporočil iz prilog od A.59 do A.61 k tožbi razvidno, da je družba SAC tožečim strankam svojo namero zvišanja DTG, ki so jo morale obračunavati na podlagi dogovorov o rezervaciji zmogljivosti, sklenjenih med njimi, naznanila dvostransko.

484 Na drugem mestu je treba ugotoviti, da je bil pošiljatelj treh od teh štirih elektronskih sporočil (točke 446, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa) zaposleni družbe Lufthansa, ki ga tožeče stranke same opisujejo kot „očitno osrednji element svetovne [enotne in trajajoče kršitve]“ in kot „glavn[ega] zaposlen[ega družbe Lufthansa] v omejeni skupini“. Pošiljateljica četrtega izmed navedenih elektronskih sporočil (točka 450 obrazložitve izpodbijanega sklepa) je bila direktorica za določanje cen pri družbi Lufthansa. Ta pa je bila, prvič, udeležena v vsaj še enem spornem stiku

(točka 455 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Drugič, iz elektronskega sporočila z dne 7. aprila 2005, na katero se nanaša točka 457 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je razvidno, da je direktor za cenovno politiko pri družbi Lan Airlines enega od svojih kolegov zaprosil, naj vzpostavi stik z njo zaradi razprave o indeksu cene goriva.

485 Kljub temu drži, da zaposleni tožečih strank, na katerega so bila naslovljena elektronska sporočila družbe Lufthansa iz točk 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ni sodeloval pri drugih ravnanjih, za katera je Komisija ugotovila, da se umeščajo v okvir enotne in trajajoče kršitve. Vendar to ne more zadostovati, da bi se dokazalo, da se ta elektronska sporočila niso umeščala v okvir enotne in trajajoče kršitve. Tako na eni strani obstaja določeno prekrivanje med drugimi naslovniki navedenih elektronskih sporočil in fizičnimi osebami, ki so sodelovale pri drugih ravnanjih, za katera je bilo ugotovljeno, da se umeščajo v okvir te kršitve. Zlasti zaposleni družbe Lan Airlines, na katerega je bilo naslovljeno elektronsko sporočilo iz točke 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je bil udeležen v spornih stikih, opisanih v točki 474 obrazložitve tega sklepa.

486 Na drugi strani je treba spomniti, da istovetnost fizičnih oseb, vpletenih v različna sporna ravnanja, ni nujna za obstoj enotne in trajajoče kršitve. Prav tako ni nujna istovetnost vpletenih podjetij (glej točko 316 zgoraj).

487 Na tretjem mestu je treba ugotoviti, da metoda, pri kateri je družba Lufthansa s skupinskimi elektronskimi sporočili številnim prevoznikom sporočila namero, da bo v kratkem spremenila višino DTG, ni bila uporabljena samo v okviru stikov, za katere tožeče stranke trdijo, da so bili namenjeni izvajanju dogovorov o rezervaciji zmogljivosti. Družba Lufthansa je namreč enako ravnala v okviru drugih stikov, tako na ravni sedežev (točki 279 in 346 obrazložitve izpodbijanega sklepa) kot na lokalni ravni (točki 313 in 507 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

488 Na četrtem mestu, glede dejstva, da je pošiljanje navedenih elektronskih sporočil sovpadalo z vključitvijo dodatnih taks v dogovore o rezervaciji zmogljivosti, je treba ugotoviti, da so ta sporočila sovpadala tudi s številnimi drugimi spornimi stiki, za katere se ne trdi, da so bili namenjeni izvajanju takih sporazumov.

489 V zvezi z očitkom, ki se nanaša na neobstoj obrazložitve in je bil naveden v okviru tega dela tožbenega razloga, je treba opozoriti, da morajo biti v skladu s členom 296 PDEU in členom 41(2)(c) Listine odločbe, ki jih sprejme Komisija, obrazložene.

490 Obrazložitev mora biti prilagojena naravi obravnavanega akta ter mora jasno in nedvoumno izražati razlogovanje institucije, ki je akt izdala, tako da se lahko zadevne osebe seznanijo z utemeljitvijo sprejetega ukrepa in lahko pristojno sodišče izvede nadzor (glej v tem smislu sodbo z dne 29. septembra 2011, Elf Aquitaine/Komisija, C-521/09 P, EU:C:2011:620, točka 147).

491 Spoštovanje obveznosti obrazložitve je treba presojati glede na okoliščine posameznega primera, zlasti glede na vsebino akta, lastnosti podanih razlogov in interes za pojasnitev, ki ga lahko imajo naslovniki akta ali druge osebe, na katere se akt nanaša v smislu člena 263, četrti odstavek, PDEU. Ne zahteva se, da se v obrazložitvi podrobno navedejo vse upoštevne dejanske in pravne okoliščine, ker je treba vprašanje, ali obrazložitev akta ustreza zahtevam člena 296 PDEU in člena 41(2)(c) Listine, presojati ne le glede na njegovo besedilo, ampak tudi glede na njegov okvir in vsa pravna pravila, ki urejajo zadevno področje (sodbi z dne 29. septembra 2011, Elf Aquitaine/Komisija, C-521/09 P, EU:C:2011:620, točka 150, in z dne 13. decembra 2016, Printeos in drugi/Komisija, T-95/15, EU:T:2016:722, točka 45).

492 V obravnavanem primeru pa je Komisija v točkah od 107 do 112 obrazložitve izpodbijanega sklepa predstavila „[o]snovna načela in struktur[o] omejevalnega sporazuma“ ter v točkah od 118 do 120 obrazložitve tega sklepa opisala stike v zvezi z DTG, ki so med drugim vključevali elektronska sporočila, s katerimi so se razširjale javne informacije, tudi neobtoženim prevoznikom. V točkah od 869 do 883 obrazložitve navedenega sklepa je pojasnila razloge, iz katerih je ugotovila obstoj enotne kršitve. V točki 719 obrazložitve istega sklepa je preučila dokaze, upoštevane proti tožečim strankam v zvezi s sestavnim delom enotne in trajajoče kršitve, ki se je navezoval na DTG, med katerimi so dokazi iz točk 446, 450, 482 in 495 obrazložitve zadevnega sklepa.

493 V teh okoliščinah – tudi glede na upoštevno sodno prakso in kot poleg tega izhaja iz trditev glede utemeljenosti, navedenih v okviru tega dela (glej točke od 475 do 488 zgoraj) – so tožeče stranke zlahka razumele, zakaj je Komisija ugotovila, da se ti dokazi umeščajo v okvir enotne in trajajoče kršitve, kljub trditvam, podanim v fazi upravnega postopka, Splošno sodišče pa je zlahka izvedlo nadzor.

494 Ta del tožbenega razloga je zato treba zavrniti.

495 V teh okoliščinah ob predpostavki, da so tožeče stranke v okviru tega dela tožbenega razloga nameravale ponovno predlagati predložitev izjav družbe Lufthansa zaradi prizanesljivosti in odgovorov drugih prevoznikov na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, Splošno sodišče ugotavlja, da njihova predložitev nikakor ne more biti koristna za preučitev tega dela tožbenega razloga in da torej ukrep procesnega vodstva, s katerim bi se Komisijo pozvalo k njihovi predložitvi, ni potreben.

g) Šesti del: napake pri presoji stikov, do katerih je prišlo v tretjih državah

496 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija napačno ugotovila dejansko stanje in napačno uporabila pravo, ker je v enotno in trajajočo kršitev vključila ravnanja tožečih strank v zvezi s povezavami EGP-tretje države. Tožeče stranke v podporo tej trditvi v bistvu navajajo pet očitkov. Ti očitki se nanašajo na, prvič, kršitev načel suverenosti in nevmešavanja, drugič, napake pri presoji državne prisile, ki naj bi ji bile tožeče stranke podvržene v več tretjih državah, tretjič, napake pri uporabi člena 101(1) PDEU za ravnanja, ki se navezujejo na vstopne povezave in do katerih je prišlo pred 1. majem 2004, ter člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu za ravnanja, ki se navezujejo na povezave Unija-Švica in do katerih je prišlo pred 1. junijem 2002, četrtič, napake pri presoji ravnanj, do katerih je prišlo v Švici, in petič, napako v zvezi z vključitvijo ravnanj tožečih strank v tretjih državah v enotno in trajajočo kršitev.

1) Prvi očitek: kršitev načel suverenosti in nevmešavanja

497 Tožeče stranke Komisiji v bistvu očitajo, da je kršila načelo suverenosti, ki je zagotovljeno v členu 1 Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisane 7. decembra 1944 v Čikagu (Združene države), in načelo nevmešavanja s tem, da je merilo opredeljenih učinkov uporabila za sankcioniranje ravnanj, do katerih je prišlo in ki so se izvajala v tretjih državah ter ki so jih te tretje države iz lastnih političnih razlogov sklenile dovoliti.

498 Komisija se do tega očitka ni izrecno opredelila.

499 V mednarodnem običajnem pravu se priznava načelo, da ima vsaka država popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad svojim ozemljem (sodba z dne 21. decembra 2011, Air Transport Association of America in drugi, C-366/10, EU:C:2011:864, točki 103 in 104). To načelo je kodificirano v členu 1 Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, na katerega se tožeče stranke sklicujejo v svojih pisanjih.

500 Načelo nevmešavanja je prav tako priznano v mednarodnem običajnem pravu. To načelo, ki se imenuje tudi načelo neposeganja, zagotavlja pravico vsake suverene države do izvrševanja lastnih zadev brez zunanjega vmešavanja in pomeni neizogibno posledico načela suverene enakosti držav (sodba z dne 16. oktobra 2014, LTTE/Svet, T-208/11 in T-508/11, EU:T:2014:885, točka 69).

501 Tudi ob predpostavki, da se tožeče stranke pred Splošnim sodiščem lahko sklicujejo na načeli suverenosti v zračnem prostoru in nevmešavanja, je treba ugotoviti, da ju Komisija nikakor ni kršila s tem, da je merilo opredeljenih učinkov uporabila za sankcioniranje ravnanj, do katerih je prišlo in ki so se izvajala v tretjih državah ter ki so jih te tretje države iz lastnih političnih razlogov sklenile dovoliti. Uporaba člena 101(1) PDEU za ravnanja, za katera je mogoče predvideti, da bodo imela neposredne in bistvene učinke v EGP, je namreč upravičena z vidika mednarodnega javnega prava (glej sodbo z dne 12. julija 2018, Viscas/Komisija, T-422/14, neobjavljena, EU:T:2018:446, točka 101 in navedena sodna praksa) ter torej z vidika načel suverenosti v zračnem prostoru in nevmešavanja.

502 Iz točk od 149 do 237 zgoraj pa je razvidno, da je bilo mogoče predvideti, da bo imela enotna in trajajoča kršitev bistvene in neposredne učinke na notranjem trgu in v EGP.

503 Ta očitek je zato mogoče le zavrniti.

2) Drugi očitek: napake pri presoji državne prisile, ki naj bi ji bile tožeče stranke podvržene v več tretjih državah

504 Za namene presoje obstoja državne prisile, ki naj bi ji bili obtoženi prevozniki podvrženi v več tretjih državah, je iz točk od 972 do 1021 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da je Komisija analizirala obseg ASA, ki jih skleneta dve državi, da bi opredelila pogoje, pod katerimi prevozniki, določeni v ta namen, opravljajo lete na eni ali več letalskih povezavah. Tako je med drugim navedla, da pogodbenice, na ozemlju katerih so obtoženi prevozniki storili enotno in trajajočo kršitev, na splošno ne uporabljajo določb sporazumov ASA, obravnavanih v tej zadevi. Nato je Komisija, potem ko je analizirala predpise in upravno prakso več tretjih držav, in sicer Hongkonga, Japonske, Republike Indije, Kraljevine Tajske, Republike Singapur, Republike Koreje in Federativne republike Brazilije, izključila možnost, da bi neuporabo člena 101 PDEU za ravnanja obtoženih prevoznikov upravičevala kakršna koli državna prisila.

505 Tožeče stranke navajajo, da to razlogovanje vključuje več napak.

506 Prvič, trdijo, da kar zadeva storitve tovornega prevoza, obsodba ravnanja, ki ga je dovolila tretja država, na podlagi pravil Unije o konkurenci pomeni kršitev načela pravne varnosti, člena 59 Dunajske konvencije o pravu mednarodnih pogodb z dne 23. maja 1969 in člena 351 PDEU zaradi neupoštevanja postopka, določenega v okviru Uredbe (ES) št. 847/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o pogajanjih in izvajanju sporazumov o letalskih prevozih med državami članicami in tretjimi državami (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 193).

507 Drugič, glede ravnanja družbe SAS Cargo v zvezi s storitvami tovornega prevoza s krajem odhoda iz Hongkonga, Japonske in Tajske tožeče stranke v bistvu trdijo, da je Komisija neustrezno presodila dokaze in trditve, ki so jih predstavile, ter da je torej napačno uporabila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP za ravnanja, za katera so se v resnici uporabljali ASA, sklenjeni med temi tretjimi državami in „skandinavskimi državami“, ali lokalni predpisi. Kar zadeva ravnanje družbe SAS Cargo v zvezi s storitvami tovornega prevoza s krajem odhoda iz Indije, Singapurja, Južne Koreje in Brazilije, se naj Komisija pri analizi predpisov ne bi zares lotila preučitve zakonov in praks, ki so se uporabljali, tako da naj bi njena odločitev temeljila na trditvah, ki so nepravilne ali nepodprte z dokazi.

508 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

509 V zvezi s tem je treba opozoriti, da se člen 101(1) PDEU nanaša samo na protikonkurenčna ravnanja, za katera so se podjetja odločila na lastno pobudo. Če je protikonkurenčno ravnanje podjetjem naloženo z nacionalno zakonodajo ali če ta tvori pravni okvir, ki sam odpravlja vsakršno možnost njihovega konkurenčnega ravnanja, se člen 101 PDEU ne uporablja. V takem položaju omejevanje konkurence ni posledica samostojnega ravnanja podjetij, kar se zahteva za uporabo te določbe (glej sodbo z dne 11. novembra 1997, Komisija in Francija/Ladbroke Racing, C-359/95 P in C-379/95 P, EU:C:1997:531, točka 33 in navedena sodna praksa).

510 Nasprotno pa se člen 101 PDEU lahko uporablja, če nacionalna zakonodaja pušča možnost konkurence, ki se lahko prepreči, omeji ali izkrivi s samostojnim ravnanjem podjetij. Če v predpisih ni zavezujoče določbe, ki bi nalagala protikonkurenčno ravnanje, Komisija lahko šteje, da zadevni gospodarski subjekti niso mogli ravnati samostojno, le če na podlagi objektivnih, upoštevnih in skladnih indicev ugotovi, da so jih k temu ravnanju enostransko zavezali nacionalni organi, tako da so na te gospodarske subjekte vršili pritisk, ki se mu ti niso mogli upreti, kot so grožnje z uvedbo državnih ukrepov, zaradi katerih bi lahko utrpeli velike izgube (glej sodbo z dne 11. decembra 2003, Minoan Lines/Komisija, T-66/99, EU:T:2003:337, točki 177 in 179 ter navedena sodna praksa).

511 V skladu s sodno prakso to ne velja, kadar se zakon ali ravnanje omejuje na to, da podjetja spodbuja k neodvisnemu protikonkurenčnemu ravnanju ali lajša tako ravnanje (glej v tem smislu sodbo z dne 14. decembra 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich in drugi/Komisija, od T-259/02 do T-264/02 in T-271/02, EU:T:2006:396, točka 258).

512 Nazadnje, iz sodne prakse izhaja, da morajo zadevna podjetja dokazati, da jim je bila zaradi zakona ali ravnanja države lahko odvzeta vsa samostojnost pri izbiri njihove poslovne politike (glej v tem smislu sodbo z dne 7. oktobra 1999, Irish Sugar/Komisija, T-228/97, EU:T:1999:246, točka 129). Čeprav mora organ, ki očita kršitev pravil o konkurenci, za to predložiti dokaz, mora namreč podjetje, ki uveljavlja pravno sredstvo obrambe zoper ugotovitev kršitve teh pravil, dokazati, da so izpolnjeni pogoji za uporabo pravila, iz katerega je izpeljano to pravno sredstvo obrambe, tako da mora navedeni organ uporabiti druge dokaze (glej sodbo z dne 16. februarja 2017, Hansen & Rosenthal in H&R Wax Company Vertrieb/Komisija, C-90/15 P, neobjavljena, EU:C:2017:123, točka 19 in navedena sodna praksa).

513 Ti preudarki se uporabljajo na enak način za zakone in ravnanja države članice ali države pogodbenice Sporazuma EGP ter za zakone in ravnanja tretje države (glej v tem smislu sodbo z dne 30. septembra 2003, Atlantic Container Line in drugi/Komisija, T-191/98 in od T-212/98 do T-214/98, EU:T:2003:245, točka 1131), kot v bistvu izhaja iz opombe 1435 izpodbijanega sklepa.

514 Ob upoštevanju teh preudarkov je treba preučiti, ali tožeče stranke utemeljeno trdijo, da je Komisija storila napake pri preučitvi predpisov, ki se uporabljajo za lete s krajem odhoda iz Hongkonga, Japonske in drugih zadevnih tretjih držav.

515 V ta namen je treba spomniti, da je bilo v točki 115 zgoraj presojeno, da je Komisija storila napako s tem, da je tožečim strankam odrekla dostop do odlomkov odgovorov na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki so omenjeni v točkah od 977 do 979, 1003, 1005 in 1006 obrazložitve izpodbijanega sklepa, zato je treba te odlomke v okviru preučitve utemeljenosti tega sklepa izločiti kot obremenilne dokaze.

i) Hongkong

516 Točke od 976 do 993 obrazložitve izpodbijanega sklepa se nanašajo, prvič, na ASA, ki jih je podpisalo Posebno upravno območje Ljudske republike Kitajske Hongkong, in, drugič, na hongkonške predpise. V skladu s temi točkami obrazložitve je Komisija menila, da prevoznikom v Hongkongu ni bila naložena nobena zahteva po razpravi o tarifah.

517 Na prvem mestu, Komisija je v točkah od 981 do 986 obrazložitve izpodbijanega sklepa priznala, da večina ASA, ki jih je podpisalo Posebno upravno območje Ljudske republike Kitajske Hongkong, zahteva, da tarife, ki jih obračunavajo določeni prevozniki pogodbenic, odobrijo pristojni organi – v Hongkongu je to DAC – in da je na podlagi teh ASA dovoljeno predhodno posvetovanje o cenah med določenimi prevozniki. To ne spremeni dejstva, da glede na ta sklep navedeni ASA v nobenem primeru niso zahtevali takega posvetovanja pred vložitvijo zahtevka za odobritev.

518 V podporo tej ugotovitvi je Komisija v točki 983 obrazložitve izpodbijanega sklepa ponovila formulacijo standardne klavzule, ki jo vsebuje več ASA in določa:

„Določeni letalski prevozniki pogodbenic, ki želijo doseči odobritev tarif, se lahko dogovorijo o tarifah, na katere se sklicuje odstavek 1 tega člena, pri čemer se lahko, preden predlagajo take tarife, posvetujejo z drugimi letalskimi prevozniki, ki so dejavni na isti povezavi v celoti ali na njenem delu. Vendar nič ne preprečuje, da določeni letalski prevoznik predlaga in letalski organi pogodbenic odobrijo katero koli tarifo, če ta letalski prevoznik ni pridobil soglasja drugih določenih letalskih prevoznikov glede take tarife ali ker noben drug določeni letalski prevoznik ni dejaven na isti povezavi.“

519 V točki 985 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija dodala, da je na primer v ASA med Češko republiko in Posebnim upravnim območjem Ljudske republike Kitajske Hongkong navedeno, da nobena država od prevoznikov ne zahteva, da razpravljajo o tarifah.

520 Tožeče stranke v zvezi s tem navajajo dve trditvi. V skladu s prvo naj Komisija ne bi citirala odstavka 1 klavzule iz več ASA, ki jih je podpisalo Posebno upravno območje Ljudske republike Kitajske Hongkong, s katerim se nalaga skupni sistem dodatnih taks, v skladu z drugo pa naj bi temeljni zakon tega območja določal neposredno uporabo sporazumov ASA.

521 V zvezi s prvo trditvijo je treba ugotoviti, da je iz odstavka 1 klavzule iz več ASA, katerih pogodbenica je Posebno upravno območje Ljudske republike Kitajske Hongkong, razvidno, da morajo tarife določenih prevoznikov odobriti pristojni organi pogodbenic ob upoštevanju več upoštevnih dejavnikov. Čeprav je določeno, da tarife drugih prevoznikov spadajo med te dejavnike, vseeno ni predvideno, da morajo biti določene po razpravi med zadevnimi subjekti.

Tako v nasprotju s tem, kar trdijo tožeče stranke, odstavka 1 zgoraj omenjene klavzule ni mogoče razumeti tako, da se z njim nalaga skupni sistem dodatnih taks. Zato je treba prvo trditev tožečih strank zavrniti.

522 Po tej ugotovitvi ni treba odločiti o drugi trditvi, ki se nanaša na neposredno uporabo sporazumov ASA na podlagi temeljnega zakona Posebnega upravnega območja Ljudske republike Kitajske Hongkong. Ker ASA ne nalagajo skupnega sistema dodatnih taks, namreč ne morejo biti ovira za to, da Komisija uporabi člen 101 PDEU ali člen 53 Sporazuma EGP za zadevna ravnanja na podlagi sredstva obrambe, ki se nanaša na državno prisilo, neodvisno od pravnega statusa teh sporazumov v Hongkongu.

523 Poleg tega je treba poudariti, da tožeče stranke ne prerekajo tega, da z določbami ASA o razpravah v zvezi s tarifami med določenimi prevozniki na opredeljenih povezavah ne morejo biti dovoljene splošne razprave o tarifah med številnimi prevozniki, ki letijo v različne namembne države, kot so razprave, ki so predmet izpodbijanega sklepa.

524 Na drugem mestu, kar zadeva hongkonško upravno prakso, je Komisija v točkah od 987 do 989 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da ni dokazano, da je DAC zahteval posvetovanje prevoznikov za namene predložitve skupinskega zahtevka za odobritev tarif. Zlasti naj nobeden izmed prevoznikov ne bi zagotovil dokaza o tem, da je DAC izrecno zahteval vložitev skupinskih zahtevkov.

525 V točki 992 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija ugotovila, prvič, v zvezi z DTG, da DAC ni bil pripravljen sprejemati posamičnih zahtevkov za mehanizem DTG, da pa je bil pripravljen sprejemati posamične zahtevke za DTG v fiksnem znesku, in drugič, v zvezi z drugimi dodatnimi taksami, da prevozniki niso trdili, da je DAC zahteval skupinske zahtevke.

526 Glede tega tožeče stranke trdijo, da DAC, ki je imel široko polje proste presoje, med letoma 2000 in 2006 ni bil pripravljen sprejemati posamičnih zahtevkov prevoznikov za DTG v fiksnem znesku. Zato naj bi pododboru združenja BAR naložil, da se dogovori o mehanizmu DTG, temelječem na indeksu, in naj bi posledično obravnaval le skupinske zahtevke, ki so sledili razpravam med prevozniki glede tarif, ki se uporabljajo. Šele ko so se leta 2006 v več državah začele preiskave dodatnih taks, naj bi DAC končno začel odobravati DTG, ki niso del mehanizma, temelječega na indeksu. Znesek DTV naj bi se določal po istem sistemu, dokler ni DAC leta 2004 odločil, da se za DTV ne zahteva več odobritev. Tožeče stranke so v podporo svojim navedbam predložile več dokazov, zlasti dopisa DAC z dne 5. septembra 2008 in 3. septembra 2009, poslana Komisiji, hkrati pa trdijo, da ta institucija ni predložila nobenega dokaza o tem, da je DAC prejemal in odobraval posamične zahtevke za DTG v fiksnem znesku pred 14. aprilom 2006.

527 V zvezi s tem, prvič, je treba poudariti, da so tožeče stranke za podkrepitev svojih navedb predložile vrsto dokumentov, katerih vir ni DAC, ampak so jih pripravili one same ali drugi prevozniki.

528 Nekateri tako predloženi dokumenti so medijski članki, spletne publikacije hongkonškega sveta prevoznikov ali dokumenti, ki jih je pripravil pododbor združenja BAR. Čeprav drži, da se v teh različnih dokumentih omenja obstoj ukrepov od leta 1997, ki so jih sprejeli hongkonški prevozniki ali organi, da bi vpeljali mehanizem DTG, temelječ na indeksu, ali skupinske zahtevke za odobritev DTV, ki se vložijo pri DAC, dejstvo ostaja, da v nobenem od njih ni navedeno, da bi lahko prevoznik pri DAC vložil posamični zahtevek v zvezi s fiksno DTG ali v zvezi z DTV.

529 Drugič, glede dopisov DAC, poslanih Komisiji, je treba poudariti, da je v dopisu z dne 5. septembra 2008 navedeno, da je DAC v obdobju 2000–2007 zahteval, da vsi prevozniki, ki želijo uvesti dodatno takso na tovorni prevoz iz Hongkonga, pridobijo predhodno odobritev, da je v tem okviru DAC menil, da so skupinski zahtevki učinkoviti, razumni in hkrati zakoniti, ter da je bila taka praksa skladna z ASA, ki jih je sklenilo Posebno upravno območje Ljudske republike Kitajske Hongkong. Pojasnilo, da je skupinski zahtevek učinkovit način za vlaganje zahtevkov ter obravnavanje in odobravanje dodatnih taks ter da je po mnenju DAC ta oblika zahtevka v Hongkongu zakonita, pa ne kaže, da so hongkonški predpisi ali upravne prakse zahtevali skupinske zahtevke in izključevali posamične zahtevke glede dodatnih taks.

530 Poleg tega se dopis z dne 3. septembra 2009 glasi:

„Komisiji mora biti popolnoma jasno, da, kar zadeva na indeksu temelječ mehanizem v zvezi z [DTG] za tovorni prevoz, zahtevamo, da se [pododbor združenja BAR] in sodelujoči prevozniki dogovorijo o podrobnostih glede skupinskih zahtevkov, vključno z zneskom dodatne takse, za katero je bila zahtevana odobritev, dokazi, ki jih je treba predložiti DAC za podprtje zahtevkov, in enotnim mehanizmom, ki ga je treba uporabiti za določitev dodatne takse. DAC je sodelujoče prevoznike tudi pooblastil in od njih zahteval, da pobirajo posebej dodatno takso, ki je bila odobrena. Poleg tega smo [pododbor združenja BAR] pooblastili in od njega zahtevali, da vsako spremembo seznama prevoznikov, sodelujočih pri skupinskih zahtevkih, predloži v odobritev DAC, ter jasno nakazali, da ti prevozniki ne smejo pobirati [DTG] brez izrecne odobritve, ki jo DAC naslovi na [pododbor združenja BAR].“

531 V tem dopisu so tako zgolj podrobno navedeni pogoji, ki jih zahteva DAC, kadar pododbor združenja BAR in prevozniki načrtujejo skupinski zahtevek v zvezi z DTG, temelječo na indeksu. Vendar v njem nista omenjeni ne splošna obveznost vložitve skupinskega zahtevka za DTG ne nemožnost vložitve posamičnega zahtevka za fiksno DTG. Ta dopis torej ne nasprotuje točki 992 obrazložitve izpodbijanega sklepa, iz katere je razvidno, da so bili skupinski zahtevki, ki so vključevali razprave med prevozniki, zahtevani le za mehanizem DTG, temelječ na indeksu, in da so bili posamični zahtevki še naprej mogoči za DTG v fiksnem znesku.

532 Iz navedenega izhaja, da tožeče stranke niso dokazale, da so bile zaradi hongkonškega zakona ali ravnanja hongkonških organov, vključno z ASA, ki so jih ti organi sklenili, obvezane o svojih tarifah razpravljati z drugimi prevozniki in niso mogle pri DAC vložiti posamičnega zahtevka v zvezi z DTG v fiksnem znesku. Torej niso dokazale, da je Komisija v izpodbijanem sklepu napačno menila, da hongkonški predpisi niso ovira za uporabo člena 101(1) PDEU.

ii) Japonska

533 Točke od 995 do 1012 obrazložitve izpodbijanega sklepa se nanašajo, prvič, na ASA, ki jih je sklenila Japonska, in, drugič, na japonske predpise. V skladu s temi točkami obrazložitve je Komisija menila, da prevoznikom na Japonskem ni bila naložena nobena zahteva po razpravi o tarifah.

534 Na prvem mestu, glede ASA, ki jih je sklenila Japonska, je v točki 995 obrazložitve izpodbijanega sklepa ponovljeno besedilo klavzule iz sporazuma, sklenjenega s Kraljevino Nizozemsko, ki jo vsebujejo tudi drugi sporazumi in ki določa:

„Kadar koli je to mogoče, določeni letalski prevozniki dosežejo dogovor o tarifah z uporabo mehanizma IATA za določanje cen. Če to ni mogoče, se določeni letalski prevozniki dogovorijo o tarifah za vsako od opredeljenih povezav.“

535 Potem ko je Komisija v točki 996 obrazložitve izpodbijanega sklepa opozorila, da se po navedbah enega od prevoznikov v sporazumih ASA dogovori o cenah zahtevajo, ne pa dovoljujejo, je v točki 997 obrazložitve tega sklepa poudarila, da je bil sporazum, sklenjen z Združenim kraljestvom Velike Britanije in Severne Irske, leta 2000 spremenjen z memorandumom o soglasju, ki določa, da se določenim prevoznikom ni treba medsebojno posvetovati o tarifah pred vložitvijo zahtevka za odobritev. V točkah od 1005 do 1008 obrazložitve navedenega sklepa je navedeno, da čeprav iz sporazumov ASA izhaja, da se morajo prevozniki ob upoštevanju nekaterih pogojev dogovoriti o tarifah, so take razprave strogo omejene na določene prevoznike na opredeljenih povezavah in nikakor ne zajemajo splošnih razprav med številnimi prevozniki. Nazadnje, v praksi naj pogodbenice sporazumov ASA ne bi zahtevale uporabe teh sporazumov, tako da naj bi obveznosti izhajale bolj iz nacionalnih zakonskih in upravnih določb, veljavnih na Japonskem, kar naj bi bilo podkrepljeno s tem, da stranke zatrjujejo, da se je usklajevanje zahtevalo za DTG, ne pa za DTV.

536 V zvezi s tem, prvič, tožeče stranke trdijo, da Komisija ni citirala odstavka 1 standardne klavzule, prikazane v izpodbijanem sklepu. Drugič, poudarjajo, da japonska ustava in zakonodaja določata neposredno uporabo sporazumov ASA na Japonskem, ki naj je ne bi postavljalo pod vprašaj to, da „skandinavske države“ ne uporabljajo klavzul o tarifah. Tretjič, trdijo, da ASA, ki je bil sklenjen med Japonsko ter Združenim kraljestvom Velika Britanija in Severna Irska, njih ne zadeva.

537 Prvič, glede navedbe, da Komisija ni citirala odstavka 1 standardne klavzule, prikazane v izpodbijanem sklepu, je treba poudariti, da so v tem odstavku našteti dejavniki, ki jih je treba upoštevati pri določanju tarif, in je določeno, da bodo ti dejavniki opredeljeni v skladu z naslednjimi določbami člena, ki ta odstavek vsebuje. Niti iz te določbe niti iz tiste, ki je prikazana v izpodbijanem sklepu, torej ne izhaja, da ASA nalagajo obveznost usklajevanja med prevozniki za določitev dodatnih taks. Poleg tega tožeče stranke ne navajajo nobene podprte trditve, ki bi lahko dokazovala nasprotno.

538 Drugič, poudariti je treba, da tožeče stranke ne prerekajo tega, da z določbami ASA o razpravah v zvezi s tarifami med določenimi prevozniki na opredeljenih povezavah ne morejo biti dovoljene splošne razprave o tarifah med številnimi prevozniki, ki letijo v različne namembne države, kot so razprave, ki so predmet izpodbijanega sklepa.

539 Po tej ugotovitvi ni treba odločiti o drugi trditvi, ki se nanaša na neposredno uporabo sporazumov ASA na podlagi japonske ustave in zakonodaje. Ker ASA ne nalagajo obveznosti usklajevanja med prevozniki za določitev dodatnih taks in ker z njimi niso dovoljene splošne razprave o tarifah med številnimi prevozniki, ki letijo v različne namembne države, ti sporazumi namreč ne morejo biti ovira za to, da Komisija uporabi člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP za zadevna ravnanja na podlagi sredstva obrambe, ki se nanaša na državno prisilo, neodvisno od pravnega statusa navedenih sporazumov na Japonskem.

540 Tretjič, okoliščina, da ASA, sklenjen med Japonsko ter Združenim kraljestvom Velike Britanije in Severne Irske, ne zadeva tožečih strank, ni upoštevna, ker je bilo ugotovljeno, da neodvisno od vsebine zadnjenavedenega sporazuma drugi ASA, ki jih je podpisala Japonska, ne nalagajo obveznosti usklajevanja med prevozniki za določitev dodatnih taks in z njimi niso dovoljene splošne razprave o tarifah med številnimi prevozniki, ki letijo v različne namembne države.

541 Na drugem mestu, v zvezi z japonskimi predpisi in upravno prakso je Komisija v točkah od 998 do 1004 obrazložitve izpodbijanega sklepa omenila nekatere določbe japonskega zakona o civilnem letalstvu in izjave prevoznikov glede smernic japonskega urada za civilno letalstvo (v nadaljevanju: JCAB). V točkah od 1009 do 1011 obrazložitve tega sklepa je ugotovila, prvič, da iz tega zakona ne izhaja izrecno, da je usklajevanje tarif obvezno, in drugič, da obtoženi prevozniki niso zagotovili nobenega dokaza o tem, da je bila taka obveznost naložena z upravno prakso JCAB. Poleg tega prevozniki niso trdili, da se lahko taka obveznost nanaša na DTV in neplačilo provizij.

542 V zvezi s tem tožeče stranke trdijo, da so predložile dokaze, da JCAB ni sprejel njihovih zahtevkov v zvezi z DTG, katere znesek je bil določen posamično. Trdijo tudi, da potem ko je bila leta 2000 sprejeta resolucija IATA, posebej namenjena DTG, ki se uporablja v zvezi z leti s krajem odhoda iz Japonske, je JCAB leta 2001 odobril mehanizem DTG za nacionalne prevoznike, uskladitev s katerim je bila za tuje prevoznike obvezna. Zatem naj bi morale biti, prvič, vse spremembe DTG predmet zahtevka, ki bi ga pri JCAB vložili nacionalni prevozniki. Drugič, tuji prevozniki naj bi morali privoliti v nove tarife z vložitvijo zahtevka v ta namen pri JCAB. Enake prakse naj bi se uporabljale za DTV.

543 Navesti je treba, da elementi, ki so jih tožeče stranke predložile v podporo svojim trditvam, niso dokumenti, ki bi jih pripravil JCAB, ampak dokumenti, ki so jih pripravile same. Poleg tega so med temi dokumenti dopisi, naslovljeni na Komisijo ali na Splošno sodišče, ki jim ni priložen noben drug dokaz. Še en dokument je teleks, ki ni preveden v jezik postopka in je datiran z 2. decembrom 1996, tako da je bil torej pripravljen več kot tri leta pred začetkom obdobja kršitve. Pri drugem dokumentu gre za dokument, priložen zahtevku za zvišanje DTG, ki ne dokazuje, da pri JCAB ni bilo mogoče vložiti posamičnega zahtevka. V še enem dokumentu je navedeno, da je bila uporaba DTG izključena za lete s krajem odhoda iz Japonske zaradi zaščite lokalnega gospodarstva, brez drugih pojasnil. Posledično nobeden od teh dokumentov ne dokazuje obstoja državne prisile, ki bi upravičevala neuporabo člena 101(1) PDEU.

544 Drugi dokazi, ki so jih predložile tožeče stranke, nič bolj ne dokazujejo, da so japonski predpisi in upravna praksa zahtevali dogovarjanje o višini DTG. Ti dokazi temeljijo na resoluciji, ki jo je sprejelo IATA, in na dokumentih samih prevoznikov, ki dokazujejo kvečjemu, da so nekateri prevozniki vložili zahtevke v zvezi z višino DTG, od katerih so bili nekateri odobreni, vendar ne dokazujejo, da so bili obvezani ravnati tako.

545 Ker dokazi, ki so jih predložile tožeče stranke, ne dokazujejo obstoja take obveznosti, torej z nobenim od njih ni mogoče izpodbiti informacij iz točk 198, 244, 256, 391, 392, 488 in 491 obrazložitve izpodbijanega sklepa, iz katerih je razvidno, da je pobudo za vložitev skupinskih zahtevkov v zvezi z DTG mogoče pripisati prevoznikom, in ne JCAB.

546 Na tretjem mestu, v zvezi z DTV tožeče stranke najprej trdijo, da so ravnale enako kot za DTG v smislu, da so počakale, da so zahtevek pri japonskih organih vložili nacionalni prevozniki, preden so vložile zahtevek s podobnimi tarifami. Vendar ne zagotavljajo nobenega dokaza, s katerim bi bilo mogoče te trditve podpreti.

547 Dalje, tožeče stranke trdijo, da se elementi, na katere se opira Komisija, in sicer stiki, ki so omenjeni v točkah 597 in 673 obrazložitve izpodbijanega sklepa, umeščajo v okvir večstranskega usklajevanja znotraj zveze WOW in so torej zajeti z izjemo iz leta 1996, pri čemer v zvezi s tem napotujejo na trditve, navedene v okviru drugega dela tretjega tožbenega razloga. Vendar je iz točke 1012 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da je Komisija ugotovila, da stranke v postopku niso trdile, da je zanje veljala obveznost dogovarjanja glede DTV, ne da bi se sklicevala na navedene stike. Zato so trditve, ki jih tožeče stranke v zvezi s tem navajajo v okviru tega očitka, brezpredmetne.

548 Trditve tožečih strank, ki se nanašajo na DTV, je treba torej v celoti zavrniti.

549 Iz navedenega izhaja, da tožeče stranke niso dokazale, da so bile zaradi japonskega zakona ali ravnanja japonskih organov, vključno z ASA, ki jih je sklenila ta tretja država, obvezane o svojih tarifah razpravljati z drugimi prevozniki, kar zadeva DTG, DTV ali plačilo provizij od dodatnih taks. Torej niso dokazale, da je Komisija v izpodbijanem sklepu napačno menila, da japonski predpisi niso ovira za uporabo člena 101(1) PDEU in člena 53 Sporazuma EGP.

550 Iz navedenega tudi izhaja, da ni dokazano, da bi bil rezultat, do katerega je Komisija prišla v izpodbijanem sklepu, lahko drugačen, če bi bili odlomki odgovorov na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, glede katerih je bilo v točki 124 zgoraj ugotovljeno, da je Komisija storila napako s tem, da je tožečim strankam odrekla dostop do njih, izločeni kot obremenilni dokazi. Tudi ob neobstoju teh odlomkov je Komisija namreč na podlagi dokazov, ki ji ostajajo na voljo, utemeljeno ugotovila, da se člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP uporabljata za ravnanja obtoženih prevoznikov, do katerih je prišlo v Hongkongu in na Japonskem.

iii) Druge tretje države

551 V točkah od 1013 do 1019 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija analizirala predpise, ki se uporabljajo v Republiki Indiji, Kraljevini Tajski, Republiki Singapur, Republiki Koreji in Federativni republiki Braziliji. Navedla je, da ASA, ki so jih sklenile te tretje države in države članice Unije, praviloma določajo sistem, s katerim pristojni organi odobrijo tarife prevoznikov. Dalje, glede Kraljevine Tajske in Republike Singapur je menila, da čeprav upoštevni ASA navadno vsebujejo tudi klavzulo, v skladu s katero se določeni prevozniki po možnosti dogovorijo o tarifah, s takimi določbami o tarifah niso zajete splošne razprave o tarifah med številnimi subjekti, kot so te, ki so predmet obravnavane zadeve.

552 V točki 1019 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija menila, da „[v] skladu z razlogovanjem […] v zvezi s Hongkongom in Japonsko“ sredstvo obrambe, ki se nanaša na državno prisilo, v primeru Indije, Tajske, Singapurja, Južne Koreje in Brazilije ni podprto.

553 V isti točki obrazložitve je Komisija pojasnila, da je ta analogija utemeljena, prvič, ker so določbe o tarifah iz sporazumov ASA, ki se uporabljajo v teh tretjih državah, omejene na določene prevoznike na opredeljenih povezavah in ne obsegajo splošnih razprav o tarifah med številnimi prevozniki, ki opravljajo storitve s krajem prihoda v številnih nacionalnih namembnih krajih, ter drugič, ker ni bilo dokazano, da nacionalne zakonske in upravne določbe, ki se uporabljajo, zahtevajo usklajevanje tarif.

554 Tožeče stranke trdijo, da Komisija ni zadostno preučila predpisov, ki se uporabljajo v Indiji, na Tajskem, v Singapurju, Južni Koreji in Braziliji. Najprej prerekajo omejenost razprav o tarifah, določenih v sporazumih ASA, na določene prevoznike na opredeljenih povezavah, pri čemer se

sklicujejo na svojo analizo pravil, veljavnih v Hongkongu in na Japonskem, iz katere naj bi bilo razvidno, da lahko spoštovanje klavzul o tarifah iz sporazumov ASA zahteva dogovarjanje med prevozniki glede tarif. Nato tožeče stranke ob opiranju med drugim na navodilo tajske službe za civilno letalstvo (v nadaljevanju: DOA) trdijo, da so bili prevozniki na podlagi zakonodaje in upravne prakse, veljavnima na Tajskem, obvezani usklajevati svoje tarife.

555 Na prvem mestu, glede sporazumov ASA se tožeče stranke sklicujejo na trditve, podane v okviru njihove analize predpisov, veljavnih v Hongkongu in na Japonskem, da bi dokazale, da je podlaga za ureditve, ki nalagajo razprave o tarifah med prevozniki, odstavek 1 standardne klavzule teh sporazumov, prikazane v izpodbijanem sklepu. Kot pa je bilo ugotovljeno v točkah od 521 do 523 in od 537 do 539 zgoraj, tožeče stranke niso dokazale, da uporaba ASA, veljavnih v Hongkongu in na Japonskem, pomeni podlago za lokalne predpise, ki nalagajo razprave med prevozniki glede dodatnih taks. Zato se tožeče stranke ne morejo po analogiji sklicevati na svoja stališča v zvezi s tem, da bi izpodbijale analizo Komisije v točkah od 1013 do 1019 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v skladu s katero ASA, ki so jih sklenile Republika Indija, Kraljevina Tajska, Republika Singapur, Republika Koreja in Federativna republika Brazilija, ne morejo biti ovira za uporabo člena 101(1) PDEU in člena 53 Sporazuma EGP.

556 Na drugem mestu, glede delovanja državnih organov na Tajskem je iz točke 396 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da so se nekateri prevozniki avgusta 2004 sestali in sklenili skupinsko vložiti zahtevek za zvišanje DTG pri DOA, pri čemer je družba Lufthansa v zvezi s tem navedla, da upa, da bo ta „skupni pristop uspešen“. Iz točke 464 obrazložitve tega sklepa je tudi razvidno, da je neki tajski prevoznik že januarja 2005 pri DOA napovedal svojo DTG in da so drugi prevozniki „razpravljali o tem vprašanju“.

557 Iz teh elementov, katerih resničnosti tožeče stranke ne izpodbijajo, izhaja, da so nekateri prevozniki avgusta 2004 prevzeli pobudo za skupinsko ukrepanje, da bi pri DOA dosegli zvišanje DTG, in da je bilo januarja 2005 mogoče, da DOA ugodi posamičnim zahtevkom v zvezi z DTG. Iz tega prav tako izhaja, da so prevozniki uživali avtonomijo ravnanja v zvezi z vprašanjem, ali morajo slediti pobudi nacionalnega prevoznika glede tega. Komisija je na prvi pogled torej utemeljeno menila, da ni bilo dokazano, da zakonske določbe in upravna praksa, veljavne na Tajskem, zahtevajo usklajevanje tarif.

558 Vendar je treba upoštevati navodilo DOA, vsebovano v dopisu z dne 20. julija 2005, ki so ga tožeče stranke predložile tako v upravnem postopku kot pred Splošnim sodiščem.

559 Iz tega dopisa je razvidno, da je DOA v odgovor na zahtevek prevoznika sklenila začasno spremeniti tarife DTG ob odhodu iz Tajske, pri čemer je opredelila višino te dodatne takse in zgornjo mejo, ki je ustrezala višinam, ki jih je takrat uporabljalo IATA, ter da je od zadevnega prevoznika zahtevala, naj te začasne tarife sporoči vsem prevoznikom, da bi ti izvajali tako dogovorjene spremembe.

560 Iz tega navodila je tako jasno, da so se morali prevozniki uskladiti z začasno spremembo tarif, ki jo je sprejela DOA in jo je naznanil zadevni prevoznik.

561 DOA s sprejetjem takega navodila v zvezi z DTG ni le spodbudila ali olajšala protikonkurenčnih ravnanj tožečih strank. S sprejetjem tarif DTG in naložitvijo teh tarif vsem prevoznikom je DOA vzpostavila pravni okvir, ki je sam odpravljal vsakršno možnost konkurenčnega ravnanja med prevozniki, kar zadeva določitev zneska DTG, ki se uporablja za lete s krajem odhoda iz Tajske.

562 Iz vsega navedenega izhaja, da so tožeče stranke v zvezi s predpisi, ki se uporabljajo na Tajskem, ne da bi jim Komisija učinkovito oporekala, uspele dokazati, da so organi te države od 20. julija 2005 vzpostavili pravni okvir, ki je sam odpravljal vsakršno možnost konkurenčnega ravnanja med prevozniki, kar zadeva določitev zneska DTG, ki se uporablja za lete s krajem odhoda iz Tajske. Nasprotno pa tožeče stranke niso dokazale, da so tajski predpisi odpravljali vsakršno možnost konkurence v zvezi z DTV ali da je bila, kar zadeva DTG, vsakršna možnost konkurence odpravljena za obdobje pred 20. julijem 2005.

563 Zato je treba izpodbijani sklep razglasiti za ničen v delu, v katerem je bilo ugotovljeno, da se člen 101(1) PDEU in člen 53 Sporazuma EGP uporabljata za ravnanje tožečih strank v zvezi z določitvijo DTG za lete s krajem odhoda iz Tajske med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006.

564 Nazadnje, trditve tožečih strank, ki se nanašajo na kršitev načela pravne varnosti, člena 59 Dunajske konvencije o pravu mednarodnih pogodb z dne 23. maja 1969 in člena 351 PDEU, je mogoče le zavrniti. Te trditve namreč izhajajo iz premise, da Komisija ni upoštevala postopka, določenega v Uredbi št. 847/2004. Tožeče stranke pa niso pojasnile, zakaj bi se moral uporabljati ta postopek in kako ga Komisija ni upoštevala. Prav tako niso pojasnile, kako se z zatrjevanim neupoštevanjem tega postopka v obravnavanem primeru kršijo načelo pravne varnosti, člen 59 Dunajske konvencije o pravu mednarodnih pogodb in člen 351 PDEU.

3) Tretji očitek: napake pri uporabi člena 101(1) PDEU za ravnanja, ki se navezujejo na vstopne povezave in do katerih je prišlo pred 1. majem 2004, ter člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu za ravnanja, ki se navezujejo na povezave Unija-Švica in do katerih je prišlo pred 1. junijem 2002

565 Tožeče stranke Komisiji očitajo, da se je za dokaz njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi oprla na stike v zvezi s povezavami, izključenimi iz njene pristojnosti, da bi sankcionirala kršitve člena 101(1) PDEU in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu. Šlo naj bi za stike, ki se navezujejo na vstopne povezave in do katerih je prišlo pred 1. majem 2004 (točke 135, 146, 237, 295, 587, od 595 do 597, 618, 620, 660, 665 in 673 obrazložitve izpodbijanega sklepa), oziroma za stike, ki se navezujejo na povezave Unija-Švica in do katerih je prišlo pred 1. junijem 2002 (točki 145 in 204 obrazložitve tega sklepa).

566 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

567 Uvodoma je treba opozoriti, da je s členom 103(1) PDEU Svetu Evropske unije podeljena pristojnost za sprejemanje ustreznih uredb ali direktiv za uveljavitev načel iz členov 101 in 102 PDEU.

568 Če take zakonodaje ni, se uporabljata člena 104 in 105 PDEU, ki organom držav članic nalagata obveznost, da uporabijo člena 101 in 102 PDEU, ter pristojnost Komisije v zvezi s tem omejujeta na pooblastilo, da na predlog države članice ali na lastno pobudo in v sodelovanju s pristojnimi organi v državah članicah, ki ji pomagajo, razišče primere domnevne kršitve načel iz teh določb ter da po potrebi predlaga ustrezne ukrepe za njeno odpravo (sodba z dne 30. aprila 1986, Asjes in drugi, od 209/84 do 213/84, EU:C:1986:188, točke od 52 do 54 in 58).

569 Komisija je 6. februarja 1962 na podlagi člena [103 PDEU] sprejela Uredbo št. 17, Prvo uredbo o izvajanju členov [101] in [102 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 1, str. 3).

570 Vendar je bil z Uredbo Sveta št. 141 z dne 26. novembra 1962 o izvzetju prometnega sektorja iz uporabe Uredbe Sveta št. 17 (UL 1962, 124, str. 2751) celoten prometni sektor izvzet iz uporabe Uredbe št. 17 (sodba z dne 11. marca 1997, Komisija/UIC, C-264/95 P, EU:C:1997:143, točka 44). V teh okoliščinah sta se ob neobstoju zakonodaje, kot je predvidena v členu 103(1) PDEU, na začetku za zračni promet še naprej uporabljala člena 104 in 105 PDEU (sodba z dne 30. aprila 1986, Asjes in drugi, od 209/84 do 213/84, EU:C:1986:188, točki 51 in 52).

571 Posledica tega je bila delitev pristojnosti med državami članicami in Komisijo za uporabo členov 101 in 102 PDEU, kot je opisana v točki 568 zgoraj.

572 Svet je šele leta 1987 na podlagi člena 103(1) PDEU sprejel uredbo o zračnem prometu. Gre za Uredbo št. 3975/87, s katero je bila Komisiji podeljena pristojnost za uporabo členov 101 in 102 PDEU za zračni promet med letališči v Uniji, razen mednarodnega zračnega prometa med letališči države članice in letališči tretje države (sodba z dne 11. aprila 1989, Saeed Flugreisen in Silver Line Reisebüro, 66/86, EU:C:1989:140, točka 11). Za zadnjenavedeni promet sta še naprej veljala člena 104 in 105 PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 12. decembra 2000, Aéroports de Paris/Komisija, T-128/98, EU:T:2000:290, točka 55).

573 Z začetkom veljavnosti Protokola 21 k Sporazumu EGP o izvajanju pravil konkurence, ki se uporabljajo za podjetja (UL 1994, L 1, str. 181), ki je nastopil leta 1994, je bila ta ureditev razširjena na izvajanje pravil o konkurenci, določenih v Sporazumu EGP, s čimer je bila izključena možnost, da bi Komisija člena 53 in 54 Sporazuma EGP uporabila za mednarodni zračni promet med letališči držav pogodbenic EGP, ki niso članice Unije, in letališči tretjih držav.

574 Z Uredbo št. 1/2003 in Sklepom Skupnega odbora EGP št. 130/2004 z dne 24. septembra 2004 o spremembi Priloge XIV (Konkurenca), Protokola 21 (O izvajanju pravil konkurence za podjetja) in Protokola 23 (O sodelovanju med nadzornimi organi) k Sporazumu EGP (UL 2005, L 64, str. 57), s katerim je bila ta uredba nato vključena v Sporazum EGP, je ta ureditev najprej ostala nespremenjena. Člen 32(c) navedene uredbe je namreč določal, da se ta „ne uporablja za […] zračni prevoz med letališči [Unije] in tretjimi državami“.

575 Z Uredbo Sveta (ES) št. 411/2004 z dne 26. februarja 2004 o razveljavitvi Uredbe št. 3975/87 in o spremembi Uredbe (EGS) št. 3976/87 in Uredbe št. 1/2003 v zvezi z zračnimi prevozi med Skupnostjo in tretjimi državami (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 17), s katere členom 1 je bila razveljavljena Uredba št. 3975/87 in s katere členom 3 je bil črtan člen 32(c) Uredbe št. 1/2003, je bila Komisiji podeljena pristojnost za uporabo člena 101 in 102 PDEU za povezave Unija-tretje države od 1. maja 2004.

576 Kar zadeva Sporazum ES-Švica o zračnem prometu, je ta začel veljati 1. junija 2002. S tem datumom je Komisija postala pristojna za uporabo člena 8 tega sporazuma za povezave Unija-Švica.

577 V obravnavanem primeru med strankami ni sporno, da Komisija v izreku izpodbijanega sklepa ni ugotovila kršitve člena 101 PDEU v zvezi s povezavami Unija-tretje države pred 1. majem 2004, kršitve člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu v zvezi s povezavami Unija-Švica pa ne pred 1. junijem 2002.

578 Tožeče stranke vseeno v bistvu menijo, da je Komisija v izpodbijanem sklepu ravnala nezakonito s tem, da se je sklicevala na stike v zvezi s povezavami, ki so bile v zadevnih obdobjih domnevno izključene iz njene krajevne pristojnosti (točke 135, 145, 146, 204, 237, 295, 587, od 595 do 597, 618, 620, 660, 665 in 673 obrazložitve izpodbijanega sklepa), da bi dokazala njihovo udeležbo pri enotni in trajajoči kršitvi v zvezi s povezavami, ki so spadale v njeno pristojnost.

579 Uvodoma je treba ugotoviti, da je Komisija v točkah od 790 do 792 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v katerih je naštela dokaze zoper tožeče stranke, proti njim upoštevala stik iz točke 597 obrazložitve navedenega sklepa (glej točko 333 zgoraj).

580 Glede na to je treba poudariti, da elementi iz spisa ne podpirajo popolnoma razlage vsebine drugih stikov iz točke 578 zgoraj, ki so jo tožeče stranke zagovarjale pred Splošnim sodiščem. V okviru teh stikov je treba razlikovati med, na eni strani, stiki iz točk 135 in 596 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter, na drugi strani, stiki iz točk 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 in 673 obrazložitve tega sklepa. Po navedbah tožečih strank gre namreč pri prvih za stike, ki so vključevali le prevoznike s sedežem zunaj Unije, medtem ko gre pri drugih za stike, do katerih je prišlo zunaj Unije.

581 Vendar je treba glede stikov iz točk 135 in 596 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotoviti, da so vključevali tako prevoznike s sedežem v EGP kot prevoznike s sedežem zunaj EGP. V točki 135 obrazložitve tega sklepa Komisija citira stik, ki se je začel z elektronskim sporočilom družbe SAS družbi Lufthansa, še trem prevoznikom in družbi Air Canada. V tem elektronskem sporočilu je družba SAS ob sporočanju svojih zadržkov sogovornike vprašala, ali nameravajo vpeljati DTG, ker je cena goriva presegla tako imenovani sprožitveni prag, ki ga je IATA določilo v osnutku resolucije, namenjenem vpeljavi DTG. V odgovor se je, kot je bilo navedeno v točki 355 zgoraj, eden od prevoznikov strinjal z družbo SAS, družba Lufthansa pa je navedla:

„tudi mi oklevamo glede možnosti, da bi tokrat prevzeli pobudo. Če bi se drugi izmed naših velikih konkurentov odločili za to, bi jim sledili, vendar na drugačen in manj centraliziran način“.

582 Poleg tega je, kot je bilo navedeno v točki 440 zgoraj, iz točke 144 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da je manj kot en mesec po stiku iz točke 135 obrazložitve tega sklepa prišlo do razprave med lokalnim poslovodjo tožečih strank na Finskem in tremi drugimi obtoženimi prevozniki v zvezi z vpeljavo DTG, pri čemer je prvonavedeni interno med drugim vprašal, „[k]ako potekajo stvari za [družbo Lufthansa] tokrat“.

583 V točki 596 obrazložitve izpodbijanega sklepa je omenjeno elektronsko sporočilo z dne 1. oktobra 2001, v katerem je družba SAC družbi Lufthansa in tožečim strankam sporočila, da bo naložila dodatno takso za zavarovanje in varnost z 8. oktobrom 2001. Pred tem elektronskim sporočilom je prišlo tudi do stika, v zvezi s katerim se ne prereka, da se je nanašal na povezave v EGP. Gre za stik iz točke 584 obrazložitve izpodbijanega sklepa. V okviru tega stika, kot je povzet v navedeni točki obrazložitve, je lokalni zaposleni družbe SAC „v Skandinaviji“ tožečim strankam sporočil „načrte konkurentov“, vključno z družbama AF in Lufthansa, ki so „vsi razmišlja[li] o vpeljavi DTV, vendar [so] raje videli, da [tožeče stranke] storijo prvi korak“.

584 Za stike, ki so vključevali več prevoznikov s sedežem v EGP, pa glede na splošno uporabo dodatnih taks, ugotovljeno v točki 889 obrazložitve izpodbijanega sklepa, in ob neobstoju konkretnih elementov, ki bi kazali, da so bile povezave v EGP izključene, ni mogoče šteti, da so se nanašali izključno na povezave Unija-tretje države.

585 Zato tožeče stranke neutemeljeno trdijo, da so stiki iz točk 135 in 596 obrazložitve izpodbijanega sklepa zadevali izključno povezave, ki so bile v zadevnih obdobjih izključene iz pristojnosti Komisije, da bi ugotovila in sankcionirala kršitev člena 101 PDEU ali člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.

586 Nasprotno pa v zvezi s stiki iz točk 146, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 in 673 obrazložitve izpodbijanega sklepa med strankami ni sporno, da je do njih prišlo v tretjih državah ali vsaj da so vključevali lokalne zaposlene obtoženih prevoznikov v teh državah. Vendar je treba poudariti, da obtoženim prevoznikom nič ni preprečevalo, da se v takih državah usklajujejo ali izmenjujejo informacije glede storitev tovornega prevoza v EGP. Na primer, v točki 296 obrazložitve izpodbijanega sklepa se navaja interno elektronsko sporočilo pisarne družbe Qantas v Singapurju z dne 18. februarja 2003, v katerem je omenjena vpeljava DTG v določenem znesku s strani družbe British Airways „v Evropi“. Prav tako se točka 206 obrazložitve izpodbijanega sklepa sklicuje na dopis z dne 19. novembra 2001, v katerem je predsednik pododbora združenja BAR v Hongkongu člane združenja pozval, naj ga „obvesti[jo], če [njihova] glavna uprava namerava znižati ali odpraviti [DTG] na čezmorskih trgih“.

587 Ob tem je treba navesti, da bi bil ta del tožbenega razloga neuspešen, tudi če bi stiki iz točk 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 in 673 obrazložitve izpodbijanega sklepa zadevali izključno povezave, ki bi bile za zadevna obdobja izključene iz pristojnosti Komisije.

588 V zvezi s tem je treba opozoriti, da se ta institucija lahko opre na stike pred obdobjem kršitve, da bi ustvarila celostno podobo o položaju in tako podprla razlago nekaterih dokazov (sodba z dne 8. julija 2008, Lafarge/Komisija, T-54/03, neobjavljena, EU:T:2008:255, točki 427 in 428). To velja tudi, če Komisija pred tem obdobjem ni bila pristojna za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci (glej v tem smislu sodbi z dne 30. maja 2006, Bank Austria Creditanstalt/Komisija, T-198/03, EU:T:2006:136, točka 89, in z dne 22. marca 2012, Slovak Telekom/Komisija, T-458/09 in T-171/10, EU:T:2012:145, točke od 45 do 52).

589 V delu izpodbijanega sklepa, naslovljenem „Osnovna načela in struktura omejevalnega sporazuma“, je Komisija navedla, da je njena preiskava razkrila omejevalni sporazum na svetovni ravni, ki je temeljil na mreži dvostranskih in večstranskih stikov, do katerih je prihajalo na različnih ravneh znotraj zadevnih podjetij […] in ki so v nekaterih primerih zadevali različna geografska območja“.

590 V točkah 109, 110, 876, 889 in 1046 obrazložitve izpodbijanega sklepa ter opombi 1323 tega sklepa je Komisija pojasnila podrobna pravila delovanja te organizacije na več ravneh. Navedla je, da so dodatne takse splošni ukrepi, ki niso specifični za določeno povezavo, temveč so imeli cilj, da se uporabljajo za vse povezave na svetovni ravni. Odločitve o dodatnih taksah so se na splošno sprejemale na ravni sedežev vsakega prevoznika. Sedeži prevoznikov so bili tako v „medsebojnem stiku“, ko se je bližala sprememba ravni dodatne takse. Na lokalni ravni so se prevozniki usklajevali, da bi po eni strani bolje izvajali navodila svojih sedežev in jih prilagodili lokalnim tržnim razmeram in lokalnim predpisom ter po drugi strani uskladili in izvajali lokalne pobude. V točki 111 obrazložitve izpodbijanega sklepa je Komisija pojasnila, da so bila v ta namen uporabljena lokalna združenja predstavnikov prevoznikov, zlasti v Hongkongu in Švici.

591 Zadevni stiki pa so se umeščali prav v ta okvir. Namreč, prvič, ti stiki so se vsi v celoti ali deloma nanašali na vpeljavo ali izvajanje dodatnih taks v Švici (točki 145 in 204 obrazložitve), Hongkongu (točke 237, 587, 618, 620, 660 in 665 obrazložitve), Singapurju (točki 146 in 295 obrazložitve) ali na Japonskem (točka 673 obrazložitve) ali, splošneje, v Jugovzhodni Aziji (točka 595 obrazložitve).

Drugič, večina teh stikov je bodisi vključevala zaposlene na sedežih obtoženih prevoznikov bodisi se sklicevala na navodila teh sedežev ali komuniciranje z njimi (točke 237, 295, 595, 618, 620 in 673 obrazložitve). Tretjič, več teh stikov bodisi na lokalni ravni odraža napovedi, predhodno dane, ali odločitve, predhodno sprejete na centralni ravni (točki 204 in 673 obrazložitve), bodisi vsaj sovpada z razpravami med sedeži ali z odločitvami, sprejetimi na ravni teh sedežev glede dodatnih taks (točke 145, 146, 237, 295, 587 in 595 obrazložitve). Četrtič, do večine teh stikov je prišlo v okviru ali ob robu lokalnih združenj predstavnikov prevoznikov (točke 145, 146, 204, 295, 587, 618, 660 in 665 obrazložitve).

592 Tožeče stranke poleg tega niso trdile, da ti stiki ne potrjujejo njene razlage drugih dokazov, za katere se ne zatrjuje, da so izključeni iz njene pristojnosti. Tako sporni stiki iz točk 145, 146, 204, 237 in 295 obrazložitve izpodbijanega sklepa spadajo med približno 20 spornih stikov, ki jih je Komisija navedla v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da bi dokazala udeležbo tožečih strank pri treh sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTG.

593 Sporni stiki iz točk 587, 595, 618, 620, 660, 665 in 673 obrazložitve izpodbijanega sklepa pa pomenijo 7 od 14 spornih stikov, na katere se je Komisija sklicevala v opombah od 1258 do 1260 tega sklepa, da bi dokazala, da so bile tožeče stranke seznanjene z usklajevanjem DTV, ki je presegalo njihove stike z družbo Lufthansa, ker so imele neposredne stike z več prevozniki v zvezi z izvajanjem DTV.

594 Iz tega sledi, da se je Komisija utemeljeno oprla na stike iz točk 145, 146, 204, 237, 295, 587, 595, 618, 620, 660, 665 in 673 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da je ustvarila celostno podobo spornega omejevalnega sporazuma in tako podprla razlago dokazov, ki jih je uporabila, da bi tožečim strankam pripisala odgovornost za sestavne dele enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTG in DTV.

595 Ta očitek je torej treba zavrniti.

4) Četrti očitek: napake pri presoji ravnanj, do katerih je prišlo v Švici

596 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija storila napako pri presoji treh stikov, do katerih je prišlo v Švici, in sicer stikov iz točk 145, 204 in 443 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Po mnenju tožečih strank ti stiki ne dokazujejo, da so bile vpletene v usklajevanje dodatnih taks.

597 Na prvem mestu, preučitev elektronskega sporočila, opisanega v točki 145 obrazložitve izpodbijanega sklepa, naj bi dokazovala, da so bile tožeče stranke ter družbi Air Canada in Lufthansa „izjeme od dogovora“ med prevozniki, da v Švici glede DTG uporabijo enako politiko kot družba Swiss. Pogovori, opisani v tem elektronskem sporočilu, naj bi zadevali družbe Lufthansa, KLM in AF, medtem ko naj bi bile informacije v zvezi s tožečimi strankami v javni domeni.

598 Na drugem mestu, v elektronskem sporočilu lokalnega zaposlenega tožečih strank predsedniku švicarskega združenja prevoznikov Air Cargo Council Switzerland (švicarski svet za zračni tovorni prevoz, v nadaljevanju: ACCS), na katero se nanaša točka 204 obrazložitve izpodbijanega sklepa, naj bi bilo navedeno le, da so tožeče stranke napovedale odpravo svoje DTG. Ta informacija pa naj bi že bila v javni domeni. Poleg tega naj bi bilo napačno šteti, da je ACCS v korist svojih članov zbiral in usklajeval informacije v javni domeni v zvezi z DTG. ACCS naj bi, nasprotno, uresničeval legitimen namen obveščanja strank prevoznikov o dodatnih taksah.

599 Na tretjem mestu, elektronsko sporočilo iz točke 443 obrazložitve izpodbijanega sklepa naj ne bi bilo naslovljeno na tožeče stranke, ki so prej zaprle svojo pisarno v Švici in izstopile iz ACCS. To elektronsko sporočilo naj bi resda poslal prodajni zastopnik tožečih strank, vendar naj bi ta delal tudi za približno 20 drugih prevoznikov.

600 Komisija odgovarja, da je razlaga elektronskega sporočila, opisanega v točki 145 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ki jo predlagajo tožeče stranke, težko združljiva z njegovo vsebino, medtem ko so se elektronska sporočila iz točke 204 obrazložitve tega sklepa umeščala v okvir ugotovljenega mehanizma izmenjave informacij znotraj ACCS. Elektronsko sporočilo iz točke 443 obrazložitve navedenega sklepa naj bi prejel prodajni zastopnik tožečih strank in naj bi ga bilo torej mogoče pripisati njim.

601 Zaporedoma je treba preučiti tri stike, ki so predmet tega očitka.

602 Na prvem mestu, stik iz točke 145 obrazložitve izpodbijanega sklepa je elektronsko sporočilo družbe Swiss z dne 10. januarja 2000, iz katerega je Komisija v točki 851 obrazložitve tega sklepa sklepala, da so družba Lufthansa in tožeče stranke sodelovale pri dogovoru za uporabo obračunske teže za določitev zneska DTG.

603 V tem elektronskem sporočilu je navedeno, da so se „[v] Švici […] prevozniki dogovorili, da bodo uporabljali enako politiko kot [družba Swiss]“, v okviru katere se je namesto dejanske teže za izračun DTG uporabila obračunska teža, pri čemer je bila družba Lufthansa „edina pomembnejša izjema“.

604 Res je, kot poudarjajo tožeče stranke, da je v tem elektronskem sporočilu prav tako navedeno, da se bodo tožeče stranke enako kot družba Lufthansa ali tudi družba Air Canada držale merila dejanske teže. To elektronsko sporočilo se sklicuje tudi na zadržke drugih obtoženih prevoznikov v zvezi s tem.

605 Vendar to nikakor ne omaje obstoja razprav glede vpeljave DTG, pri katerih so sodelovali tožeče stranke in drugi obtoženi prevozniki. Čeprav elektronsko sporočilo iz točke 145 obrazložitve izpodbijanega sklepa kaže na protislovje med preferenco tožečih strank in preferenco drugih prevoznikov, je to le za ponazoritev „zmed[e, ki ostaja] glede vprašanja, kdo bo zares uporabil kaj“.

606 V teh okoliščinah je Komisija lahko, ne da bi storila napako, v točki 851 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da so tožeče stranke sodelovale pri zadevnem dogovoru, čeprav so se odločile, da ga „v tisti fazi“ ne bodo izvajale.

607 Na drugem mestu, stiki iz točke 204 obrazložitve izpodbijanega sklepa so elektronska sporočila, ki so bila 6. in 7. decembra 2001 poslana članom ACCS. V teh elektronskih sporočilih tožeče stranke ter družbe Martinair, AF in Japan Airlines vse navajajo, da bodo odpravile DTG.

608 V nasprotju s trditvami tožečih strank edini namen navedenih elektronskih sporočil ni bil olajšati posredovanje informacij, ki so že bile v javni domeni, strankam prevoznikov. Stiki iz točke 204 obrazložitve izpodbijanega sklepa so bili namreč odgovori na prošnjo predsednika ACCS z dne 4. decembra 2001, na katero se nanaša točka 203 obrazložitve tega sklepa. Predsednik ACCS je v tem elektronskem sporočilu navedel, da je njegov delodajalec, družba Malaysian Airlines, prenehal uporabljati DTG za Kuala Lumpur (Malezija) za azijski trg in da bo zato tudi sam „pod pritiskom“, da jo preneha uporabljati.

609 Res je, kot poudarjajo tožeče stranke, da je predsednik ACCS dodal, da želi biti „seznanjen s trenutnim položajem“ naslovnikov svojega elektronskega sporočila zaradi svojega sestanka z združenjem špediterjev naslednji dan. Vendar je treba njegove besede razumeti ob upoštevanju njegovih predhodnih elektronskih sporočil. Njegovo elektronsko sporočilo z dne 4. decembra 2001 namreč ni bilo prvo, v katerem je člane svojega združenja spraševal o njihovih morebitnih načrtih za odpravo DTG. Tako se je predsednik ACCS v elektronskem sporočilu z dne 21. novembra 2001, na katero se nanaša točka 202 obrazložitve izpodbijanega sklepa, pritoževal, da je iz tretjih virov izvedel, da bo družba KLM odpravila DTG od 1. decembra 2001, prosil, da se ga obvesti o takih korakih, in poudaril, da je „naša organizacija […] resnično pod vprašajem, če ne držimo skupaj“. Prav tako je vztrajal, naj drugi člani ACCS „ne sledijo odločitvi družbe KLM in ohranijo [DTG] vsaj do konca leta“. V odgovor je več prevoznikov sporočilo članom ACCS svoje namere v zvezi s tem.

610 Glede tega, da so bile informacije, ki so bile posredovane, v javni domeni, je treba spomniti, da je izmenjava javno dostopnih informacij v nasprotju s členom 101(1) PDEU, če se z njo podpira drug protikonkurenčni mehanizem (glej točko 480 zgoraj). Kot pa izhaja iz točk od 607 do 609 zgoraj, je to veljalo za obravnavani primer.

611 Iz tega sledi, da tožeče stranke niso uspele dokazati, da je Komisija storila napako pri presoji stikov iz točke 204 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

612 Na tretjem mestu, v zvezi z elektronskim sporočilom iz točke 443 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ki naj ne bi bilo poslano tožečim strankam, ampak enemu od njihovih prodajnih zastopnikov, je treba opozoriti, da če posrednik, prodajni zastopnik ali prodajalec opravlja dejavnost v korist podjetja naročitelja, se ga načeloma lahko šteje za pomožni organ, vključen v to podjetje, ki mora slediti navodilom tega podjetja in ki z njim tako tvori gospodarsko enoto (glej v tem smislu sodbo z dne 11. decembra 2003, Minoan Lines/Komisija, T-66/99, EU:T:2003:337, točka 125 in navedena sodna praksa).

613 V skladu s sodno prakso je odločilni element pri preučitvi obstoja take gospodarske enote pogodba, sklenjena z naročiteljem, in zlasti tihe ali izrecne klavzule, ki jih ta pogodba vsebuje v zvezi s prevzemom finančnih in poslovnih tveganj, ki so povezana z izpolnitvijo pogodb, sklenjenih s tretjimi osebami. To vprašanje je treba analizirati glede na vsak posamezen primer in ob upoštevanju dejanskega gospodarskega položaja, in ne pravne opredelitve pogodbenega razmerja v nacionalnem pravu (glej v tem smislu sodbo z dne 14. decembra 2006, Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio, C-217/05, EU:C:2006:784, točka 46).

614 Odločeno je bilo tudi, da dejstvo, da posrednik hkrati z dejavnostmi, ki jih opravlja za račun naročitelja, kot neodvisni trgovec sklepa posle znatnega obsega na trgu zadevnega proizvoda ali storitve, ne govori v prid obstoju gospodarske enote (glej sodbo z dne 11. decembra 2003, Minoan Lines/Komisija, T-66/99, EU:T:2003:337, točka 128 in navedena sodna praksa).

615 Na eni strani Komisija ni predložila niti najmanjšega dokaza o tem, da prodajni zastopnik, ki je prejel elektronsko sporočilo iz točke 443 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ni prevzel ekonomskega tveganja v zvezi z izpolnitvijo pogodbe, ki jo je sklenil s tožečimi strankami. Nič bolj ni trdila, da ta zastopnik ni samostojno odločal o svojem ravnanju na trgu in da je zgolj izvajal navodila, ki so mu jih dajale tožeče stranke.

616 Na drugi strani Komisija ne prereka tega, da je ta zastopnik hkrati z dejavnostmi, ki jih je opravljal za tožeče stranke, zagotavljal storitve približno 20 drugim prevoznikom. Komisija prav tako ne trdi, da je navedeni zastopnik za račun tožečih strank sodeloval pri dejavnostih, na katere se nanaša elektronsko sporočilo iz točke 443 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

617 Poleg tega in v nasprotju s tem, kar trdi Komisija, niti ni mogoče šteti, da je navedeni zastopnik tožečim strankam posredoval informacije, vsebovane v elektronskem sporočilu iz točke 443 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Komisija, ki je nosila dokazno breme, namreč ni dokazala, da je bilo tako.

618 Zato je treba ob neobstoju drugih resnih, natančnih in doslednih dokazov, na podlagi katerih bi bilo mogoče ugotoviti, da elektronsko sporočilo iz točke 443 obrazložitve izpodbijanega sklepa dokazuje udeležbo tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi, to sporočilo izločiti iz sklopa indicev, ki ga tožeče stranke kot celoto izpodbijajo v okviru desetega dela tega tožbenega razloga.

5) Peti očitek: napaka v zvezi z vključitvijo ravnanj tožečih strank v tretjih državah v enotno in trajajočo kršitev

619 Tožeče stranke trdijo, da Komisija ni zadostila bremenu, ki ji je bilo naloženo, da dokaže, da so se „vsa ta ravnanja“ umeščala v okvir enotne in trajajoče kršitve.

620 Tožeče stranke tudi trdijo, da Komisija ni izpolnila svoje obveznosti obrazložitve, ker ni izpodbila dokazov in trditev, ki so jih predstavile, da bi dokazale, da med temi ravnanji in stiki, do katerih je prišlo v okviru spornega omejevalnega sporazuma, ni bilo tesne povezave. Ti dokazi in trditve naj bi dokazovali, da so navedeni stiki in ta ravnanja, ki so bila del spornega omejevalnega sporazuma, uresničevali različne cilje, vključevali različne prevoznike in zaposlene ter imeli različno vsebino, časovni razpored in stopnjo javnosti.

621 Tožeče stranke dodajajo, da Komisija ni dokazala, da je njihovo lokalno osebje nameravalo prispevati k svetovnemu omejevalnemu sporazumu v zvezi z usklajevanjem DTG s tem, da je sodelovalo pri ravnanjih, do katerih je prišlo v tretjih državah. Njihovo sodelovanje pri teh ravnanjih naj poleg tega ne bi izkazovalo nobenega sprejemanja tveganja, povezanega s spornim omejevalnim sporazumom.

622 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

623 Ugotoviti je treba, da se ta očitek prekriva s trditvijo, ki jo je Splošno sodišče preučilo in zavrnilo že v okviru preučitve prvega očitka prvega dela tega tožbenega razloga v točki 288 zgoraj.

624 Zato je treba ta očitek zavrniti. Ta del tožbenega razloga je treba torej sprejeti v delu, v katerem se nanaša na določanje DTG za lete s krajem odhoda iz Tajske med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006 ter na točko 443 obrazložitve izpodbijanega sklepa. V preostalem je treba ta del tožbenega razloga zavrniti.

h) Sedmi del: napake pri presoji ugibanj drugih prevoznikov glede ravnanja tožečih strank

625 Tožeče stranke Komisiji očitajo, da je menila, da se dokazi, opisani v točkah 196, 273, 406 in 415 obrazložitve izpodbijanega sklepa, umeščajo v okvir enotne in trajajoče kršitve. Po mnenju tožečih strank se ti dokazi nanašajo na stike, v katerih niso bile udeležene, in vsebujejo samo take informacije v zvezi z njimi, ki so dostopne javnosti.

626 Komisija trditve tožečih strank izpodbija. Natančneje, v zvezi s preglednico družbe CPA, opisano v točki 196 obrazložitve izpodbijanega sklepa, Komisija trdi, da ta preglednica nakazuje, da so tožeče stranke nekatere od zadevnih informacij posredovale družbi CPA, preden so postale javne. Dodaja, da tožeče stranke niso zmožne dokazati, da so bile preostale zadevne informacije že javne, vsaj kar zadeva dva prevoznika, ter da so v točkah 173, 237 in 394 obrazložitve izpodbijanega sklepa opisani drugi dokazi o stikih med osebjem tožečih strank in družbo CPA. Glede stikov iz točk 406 in 415 obrazložitve izpodbijanega sklepa Komisija trdi, da je šlo za sporočili, v katerih je družba AF razmišljala o prihodnjem ravnanju tožečih strank. Ti sporočili naj bi dokazovali, da sta družbi AF in KLM načrtovali uskladitev svoje politike glede DTG s politiko družbe Lufthansa in tožečih strank. Komisija dodaja, da stiki, opisani v točkah 173, 174, 425, 546 in 966 obrazložitve, potrjujejo njeno stališče.

627 Komisija je v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa opisala različne sporne stike, pri katerih so po njenem mnenju tožeče stranke sodelovale. Na koncu te točke obrazložitve je Komisija dodala – pri čemer se je sklicevala na točke 196, 273, 406, 415, 425, 491, 506 in 559 obrazložitve izpodbijanega sklepa – da „obstajajo tudi nekateri drugi dokazi v zvezi s stiki s konkurenti“.

628 Ta del tožbenega razloga se nanaša na štiri od teh osmih točk obrazložitve.

629 Na prvem mestu, Komisija se je v točki 196 obrazložitve izpodbijanega sklepa sklicevala na datoteko, odkrito na prenosnem računalniku zaposlenega družbe CPA. Ta datoteka ima naslov „Povzetek glede DTG na dan 6. decembra 2001“ in vsebuje preglednico z naslovom „Ukinitev DTG po državah“. Iz te preglednice je med drugim razvidno, da so tožeče stranke „v Skandinaviji“ načrtovale ukinitev DTG 20. decembra 2001, da pa je bila družba CPA še „v pričakovanju“ „uradnega obvestila“.

630 Vendar so tožeče stranke že v sporočilu za medije z dne 5. decembra 2001 napovedale, da bodo 20. decembra 2001 ukinile DTG. Kot je razvidno iz spisa upravnega postopka, je pet od sedmih drugih prevoznikov, opredeljenih v preglednici z naslovom „Ukinitev DTG po državah“, med 21. novembrom in 6. decembrom 2001 javno napovedalo, da bodo DTG ukinili decembra 2001.

631 Glede preostalih dveh prevoznikov, opredeljenih v zadevni preglednici, je res, da tožeče stranke niso dokazale, da sta 6. decembra ali kdaj prej napovedala, da načrtujeta ukinitev DTG. Vendar je treba po zgledu tožečih strank ugotoviti, da datumov, na katera je bila objavljena napoved njunega načrta ukinitve DTG, ni mogoče najti v spisu upravnega postopka in da je na dan vložitve tožbe eden od njiju že prenehal obstajati. V teh okoliščinah, ker sta bili zadevni napovedi poleg tega objavljeni več kot 15 let pred tem datumom, tožeče stranke ne morejo biti odgovorne za to.

632 Komisija torej iz dokumenta iz točke 196 obrazložitve izpodbijanega sklepa ni utemeljeno sklepala o obstoju protikonkurenčnega stika, v katerem bi bile udeležene tožeče stranke. Zgolj okoliščina, da so tožeče stranke sodelovale v večstranskih stikih, med katerimi je minilo več mesecev (točki 173 in 237 obrazložitve) ali celo let (točka 394 obrazložitve) in v katerih je sodelovala tudi družba CPA, ne more ovreči te ugotovitve.

633 Na drugem mestu, v točki 273 obrazložitve izpodbijanega sklepa se je Komisija sklicevala na interno elektronsko sporočilo družbe Qantas z dne 17. februarja 2003, iz katerega je razvidno, da je več prevoznikov, vključno s tožečimi strankami, „navedl[o], da bodo zvišali DTG z 0,06 GBP/kg na 0,09 GBP/kg“, ter da se „[z]a [družbo Lufthansa] v Nemčiji […] pričakuje, da bo jutri napovedala zvišanje z 0,10 EUR/kg na 0,15 EUR/kg“.

634 Tožeče stranke resda trdijo, da bi družba Qantas lahko pridobila te informacije posredno, na primer prek njihovega spletišča ali od špediterja. Vendar niso predložile niti najmanjšega dokaza, s katerim bi podkrepile to trditev.

635 Edini dokument, na katerega se tožeče stranke sklicujejo v podporo svojim trditvam, je glasilo, ki ga je objavil neki špediter 14. februarja 2003. V tem glasilu pa tožeče stranke niso omenjene. Nasprotno, v njem je navedeno:

„V petek, 14. februarja, smo bili obveščeni, da bodo družbe CargoLux, […], British, KLM, […] in skupina Lan Chile (približno pet [prevoznikov]) zvišale DTG za pet centov, tako da bo ta znašala 0,15 USD/kg. Obvestila od skoraj vseh [prevoznikov] bi morali prejeti naslednji teden.“

636 Tožeče stranke torej niso uspele dokazati, da je Komisija storila napako s tem, da je proti njim upoštevala elektronsko sporočilo iz točke 273 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

637 Na tretjem mestu, Komisija se je sklicevala na interni izmenjavi elektronskih sporočil družbe AF.

638 Prvič, v točki 406 obrazložitve izpodbijanega sklepa se je Komisija oprla na interno elektronsko sporočilo družbe AF z dne 20. septembra 2004. To elektronsko sporočilo zadeva položaj na Danskem in se glasi:

„Pravkar smo izvedeli, da bo [družba Lufthansa] 4. oktobra [2004] zvišala DTG na 0,30 EUR. Domnevam, da bo [družba SAS] zelo hitro sledila, tako da se bomo prilagodili višini [družbe SAS].“

639 Uporaba izraza „[d]omnevam“ („I guess“) v tem elektronskem sporočilu pa kaže na določeno negotovost glede namenov tožečih strank, ki postavlja pod vprašaj obstoj takega stika.

640 Druge listine iz spisa niso nič bolj prepričljive. Celovito branje izmenjav, katerih del je navedeno elektronsko sporočilo, kaže, da je bil namen domneve, citirane v točki 406 obrazložitve izpodbijanega sklepa, zgolj predvideti neobstoj informacij glede namenov tožečih strank. V teh izmenjavah je namreč navedeno, da napoved tožečih strank „še ni pripravljena“ in da „mislim, da bi morali počakati na stališče“ tožečih strank. Izmenjavi vsebujeta tudi sklicevanje na primer, da tožeče stranke „ne bodo obvestile“.

641 V nasprotju s tem, kar trdi Komisija, nič ne omogoča mišljenja, da je družba AF od tožečih strank pričakovala, da jo bodo o svojih namenih zvišati DTG obvestile na dvostranski in nejaven način. Nasprotno, iz internega elektronskega sporočila družbe AF z dne 23. septembra 2004 izhaja, da je družba AF za te namene na koncu izvedela iz glasila tožečih strank, na katerega se je naročila.

642 Drugič, Komisija se v točki 415 obrazložitve izpodbijanega sklepa sklicuje na elektronsko sporočilo z dne 23. septembra 2004, naslovljeno „Dodatna taksa za gorivo Danska“, v katerem družba AF družbo KLM sprašuje, ali je imela „možnost razjasniti vprašanje uskladitve družbe KL[M] z družbam[a] AF, [Lufthansa] in [tožečimi strankami]“.

643 Vendar se niti to elektronsko sporočilo niti elektronska sporočila, poslana pred ali po njem, ne sklicujejo na morebiten stik med družbo AF in tožečimi strankami. Prav tako ne namigujejo, da je do takega stika prišlo. Nasprotno, iz internega elektronskega sporočila družbe AF z dne 20. septembra 2004 in pisanj tožečih strank je razvidno, da je šlo za to, da se po koncentraciji med družbama AF in KLM zagotovi, da družba KLM preneha obračunavati nižjo DTG od konkurence.

644 Drugi dokumenti, na katere se Komisija sklicuje v svojih pisanjih (točke 173, 174, 425, 546 in 966 obrazložitve izpodbijanega sklepa), ne ovržejo te ugotovitve.

645 Najprej, izmenjava elektronskih sporočil iz točke 546 obrazložitve izpodbijanega sklepa ne dokazuje obstoja stika med družbo AF in tožečimi strankami. Kot navaja Komisija, ta izmenjava dokazuje samo to, da so tožeče stranke svoje ravnanje uskladile z ravnanjem družb AF in KLM ter spodbudile družbo SAC k temu, da stori enako. Poleg tega je navedena izmenjava nastopila novembra 2005. Torej je do nje prišlo več kot eno leto po elektronskem sporočilu iz točke 415 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

646 Dalje, sestanek 22. januarja 2001, omenjen v točkah 173 in 174 obrazložitve izpodbijanega sklepa, se je zgodil več kot tri leta pred elektronskim sporočilom iz točke 415 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

647 Poleg tega v nasprotju s tem, kar je navedeno v točki 966 obrazložitve izpodbijanega sklepa, družba AF elektronskega sporočila z dne 27. junija 2005, iz katerega izhaja, da „smo se ‚dogovorili' za 3,30 DKK AF/KL[M] od 7. julija 2005", ni poslala tožečim strankam. Družba AF je to elektronsko sporočilo poslala družbi Lufthansa, ki ga je nato posredovala tožečim strankam.

648 Nazadnje, sporni stik iz točke 425 obrazložitve izpodbijanega sklepa je sestanek odbora za tovor pri združenju BARIG, izveden 3. septembra 2004, ki so se ga udeležile med drugim tožeče stranke ter družbi Lufthansa in AF. Res je, da se je ta sestanek nanašal med drugim na DTG. Toda kot je razvidno iz točke 448 zgoraj, je šlo za to, da družba Lufthansa druge udeležence navedenega sestanka seznani s svojimi zadnjimi novicami v zvezi s tem. Poleg tega, kot je razvidno iz zapisnika navedenega sestanka, se je ta nanašal predvsem na položaj v Nemčiji.

649 Komisija iz zadevnega sestanka torej ne more sklepati, da so obstajali lokalni stiki med družbo AF in tožečimi strankami na Danskem.

650 Glede na navedeno in ob neobstoju drugih resnih, natančnih in doslednih dokazov, na podlagi katerih bi bilo mogoče ugotoviti, da stiki iz točk 196, 406 in 415 obrazložitve izpodbijanega sklepa lahko dokazujejo udeležbo tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi, je treba te stike izločiti iz sklopa indicev, ki ga tožeče stranke kot celoto izpodbijajo v okviru desetega dela tega tožbenega razloga.

i) Deveti del: napake pri presoji seznanjenosti tožečih strank z ravnanjem drugih obtoženih prevoznikov

651 Tožeče stranke trdijo, da Komisija ni zadostila bremenu, ki ji je bilo naloženo, da dokaže, da so vedele ali bi morale vedeti za vsa protikonkurenčna ravnanja v zvezi z dodatnimi taksami in neplačilom provizij, v katerih niso sodelovale in za katera niso bile pripravljene prevzeti tveganja.

652 V skladu s sodno prakso, navedeno v točki 459 zgoraj, je Komisija, da je tožečim strankam pripisala enotno in trajajočo kršitev v celoti, morala dokazati, bodisi da so sodelovale pri vseh ravnanjih, ki sestavljajo to kršitev, bodisi da so vedele za vsa protipravna ravnanja, ki so jih drugi udeleženci omejevalnega sporazuma predvideli ali izvajali pri izpolnjevanju istih ciljev in v katerih niso neposredno sodelovale ali ki so jih lahko razumno predvidele in so bile pripravljene sprejeti tveganje.

653 Vendar zgolj dejstvo, da sta cilj dogovora, pri katerem je sodelovalo podjetje, in cilj globalnega omejevalnega sporazuma enaka, ne zadostuje, da bi se temu podjetju pripisalo sodelovanje pri globalnem omejevalnem sporazumu. To velja tudi, kadar so med tem dogovorom in celotnim omejevalnim sporazumom objektivne povezave. Samo če je zadevna družba, ko je sodelovala pri dogovoru, vedela ali bi morala vedeti, da se je s tem vključila v globalni omejevalni sporazum, lahko njeno sodelovanje pri zadevnem dogovoru pomeni izraz njenega pristopa k temu omejevalnemu sporazumu (glej v tem smislu sodbo z dne 30. novembra 2011, Quinn Barlo in drugi/Komisija, T-208/06, EU:T:2011:701, točki 144 in 150 ter navedena sodna praksa).

654 Komisija nosi breme dokazovanja, da je bilo zadevno podjetje seznanjeno, kot se zahteva, s protikonkurenčnimi ravnanji, ki so jih predvideli ali izvajali drugi udeleženci globalnega omejevalnega sporazuma, toda pri katerih to podjetje ni neposredno sodelovalo (glej v tem smislu sodbo z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, točka 67).

655 V ta namen mora Komisija zbrati dovolj natančne in skladne dokaze, da bi dokazala, da je bilo zadevno podjetje seznanjeno z njimi (glej v tem smislu sodbo z dne 20. marca 2002, Sigma Tecnologie/Komisija, T-28/99, EU:T:2002:76, točka 51).

656 Vendar Komisiji ni treba dokazati, da je zadevno podjetje poznalo ali bi moralo poznati podrobnosti usklajevanj, do katerih je prišlo v okviru spornih stikov, v katerih ni sodelovalo. Niti ji ni treba dokazati, da je zadevno podjetje bilo ali bi moralo biti seznanjeno z vsemi temi stiki (glej v tem smislu sodbo z dne 14. decembra 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich in drugi/Komisija, od T-259/02 do T-264/02 in T-271/02, EU:T:2006:396, točka 193).

657 Zadevno podjetje mora biti tako seznanjeno le s celotnim obsegom in bistvenimi značilnostmi celotnega omejevalnega sporazuma (glej sodbo z dne 10. oktobra 2014, Soliver/Komisija, T-68/09, EU:T:2014:867, točka 64 in navedena sodna praksa).

658 V takem primeru je treba okoliščino, da podjetje ni bilo udeleženo v vseh elementih omejevalnega sporazuma oziroma je imelo pri vidikih, pri katerih je bilo udeleženo, manjšo vlogo, upoštevati le pri presojanju teže kršitve in po potrebi pri določanju zneska globe (glej sodbo z dne 10. oktobra 2014, Soliver/Komisija, T-68/09, EU:T:2014:867, točka 65 in navedena sodna praksa).

659 Ob upoštevanju teh načel je treba presoditi, ali je Komisija utemeljeno ugotovila, da so bile tožeče stranke seznanjene, kot se zahteva, z ravnanji drugih obtoženih prevoznikov, pri katerih niso neposredno sodelovale in ki so se nanašala na, prvič, dodatne takse in, drugič, neplačilo provizij.

1) Dodatne takse

660 Tožeče stranke trdijo, da niso bile in niso mogle biti seznanjene z različnimi ravnanji, ki so jih drugi obtoženi prevozniki izvajali glede dodatnih taks. V podporo tej tezi navajajo dve trditvi.

661 Na prvem mestu, tožeče stranke poudarjajo, da se je Komisija v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa napačno oprla na elektronska sporočila družbe Lufthansa, ki vsebujejo napovedi v zvezi z DTG, da je trdila, da so vedele ali bi vsaj morale vedeti, da družba Lufthansa usklajuje DTG z drugimi prevozniki. Ta elektronska sporočila naj bi vsebovala samo javne napovedi družbe Lufthansa v zvezi z DTG, naj ne bi razkrivala ničesar o predhodnem usklajevanju v okviru omejene skupine, naj bi zadevala samo obdobji med februarjem 2003 in septembrom 2004 ter med marcem 2005 in septembrom 2005 ter naj bi jih vodja prodaje družbe Lufthansa v Nemčiji poslal bodisi lokalnim vodjem prodaje 18 prevoznikov, med katerimi naj bi bilo več takih, ki jim ni bila naložena odgovornost za enotno in trajajočo kršitev, bodisi prevoznikom, ki so nabavljali zmogljivosti pri družbi Lufthansa.

662 Na drugem mestu, Komisija naj ne bi preučila petih trditev in dokazov, ki naj bi jih tožeče stranke predstavile, da bi dokazale, da člani njihovega osebja niso vedeli ničesar o ravnanjih drugih prevoznikov, niso imeli nobenega razloga za sum o tem in niso bili pripravljeni sprejeti tveganja.

663 Prvič, interna navodila družbe Lufthansa, katerih kopija naj bi bila poslana tožečim strankam, naj bi kazala, da je družba Lufthansa dejavno sprejela ukrepe za uskladitev s pravili o konkurenci, kar zadeva dodatne takse. Ta navodila naj se nikoli ne bi nanašala na predhodno napoved usklajevanja med družbo Lufthansa in drugimi obtoženimi prevozniki, ki naj bi večinoma pripadali omejeni skupini. V podporo svojim trditvam se tožeče stranke sklicujejo na sklep upravnega odbora družbe Lufthansa z dne 21. decembra 1999 o vpeljavi DTG.

664 Drugič, družba Lufthansa naj bi potrdila, da tožečih strank ni obvestila o svojih stikih z drugimi prevozniki. Ko je glavni zaposleni družbe Lufthansa v omejeni skupini tožečim strankam posredoval informacije v zvezi s temi prevozniki, ni razkril, da je pred tem komuniciral z njimi, ampak se je skliceval na svoja osebna pričakovanja ali na javno dostopne informacije.

665 Tretjič, zaposleni tožečih strank naj ne bi pripadali mreži omejene skupine. To mrežo naj bi sestavljali višji vodstveni delavci glavnih prevoznikov in njihovi osebni stiki pri drugih prevoznikih.

666 Četrtič, tožeče stranke naj ne bi mogle zaznati dejavnosti omejene skupine na podlagi ravnanja njenih članov na trgu.

667 Petič, tožeče stranke naj ne bi mogle biti seznanjene z ravnanji, ki so se izvajala v tretjih državah, v katerih niso opravljale nobene dejavnosti. Poleg tega naj ne bi bilo nobenega dokaza, da so bile tožeče stranke pripravljene prevzeti tveganje za ta ravnanja. Nasprotno, od danskega organa, pristojnega za konkurenco, naj bi prejele izrecna zagotovila, da v zvezi s tem ni nobenega tveganja.

668 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

669 Opozoriti je treba, da je Komisija v točki 882 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da so bile tožeče stranke „vpletene v dva od treh sestavnih delov (DTG in DTV)“ enotne in trajajoče kršitve, in ne, da so bile zgolj dokazano ali domnevno seznanjene z njima. Vendar iz odgovorov Komisije na trditve družb Air Canada in British Airways v točkah od 894 do 897 obrazložitve izpodbijanega sklepa izhaja, da to ne pomeni, da je menila, da so tožeče stranke neposredno sodelovale pri vseh protikonkurenčnih dejavnostih, zajetih s tema sestavnima deloma.

670 Na prvem mestu, glede DTG se Komisija v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa sklicuje na osem stikov in ugotavlja, da so tožeče stranke „vedele ali bi vsaj morale vedeti, da družba Lufthansa usklajuje izvajanje DTG z drugimi prevozniki“. Kot je razvidno iz opombe 1248 izpodbijanega

sklepa, gre za elektronska sporočila, ki so opisana v točkah 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 in 495 obrazložitve tega sklepa ter s katerimi je družba Lufthansa sporočila svoje napovedi zvišanja DTG različnim prevoznikom.

671 Med naslovniki teh osmih elektronskih sporočil je skupno deset obtoženih prevoznikov. Na peterico od teh prevoznikov, in sicer na družbe Air Canada, CPA, Japan Airlines, SAC in tožeče stranke, so bila naslovljena vsa ta elektronska sporočila. Preostalih pet obtoženih prevoznikov, in sicer družbe AF, Cargolux, KLM, Lan Airlines in Martinair, so prejele od dve do pet navedenih elektronskih sporočil.

672 Tožeče stranke so sodelovale v drugih protikonkurenčnih stikih z vsakim od teh desetih prevoznikov razen z družbo Lan Airlines. Tako so, najprej, tožeče stranke komunicirale z družbama Air Canada in KLM tako glede vpeljave DTG kot glede njenega izvajanja (točke 135, od 144 do 146, 174 in 394 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Dalje, tožeče stranke so se usklajevale z družbami Japan Airlines, Lufthansa in SAC glede izvajanja DTG, in sicer v okviru zveze WOW (točke 401, 434, 484, 488, 490, 494, 496, 497, 512, 531 in 546 obrazložitve tega sklepa) in zunaj nje (točke 145, 146, 204 in 559 obrazložitve navedenega sklepa). Nazadnje, tožeče stranke so sodelovale v stikih glede izvajanja DTG z družbami AF (točke 146, 174, 204 in 394 obrazložitve izpodbijanega sklepa), Cargolux (točki 174 in 394 obrazložitve tega sklepa), Martinair (točki 204 in 394 obrazložitve navedenega sklepa) in CPA (točki 295 in 394 obrazložitve zadevnega sklepa).

673 Več stikov, opredeljenih v prejšnji točki, je vključevalo tako avtorja zadevnih osmih elektronskih sporočil, to je družbo Lufthansa, kot tudi vsaj štiri obtožene prevoznike, ki so bili med njihovimi naslovniki (točke 145, 146 in 394 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

674 Okoliščina, da so bili med naslovniki elektronskih sporočil, opisanih v točkah 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa, neobtoženi prevozniki ali obtoženi prevozniki, ki so sklenili dogovore o rezervaciji zmogljivosti z družbo Lufthansa, je nepomembna iz razlogov, podobnih tistim, ki so bili navedeni v točkah od 463 do 465 in od 475 do 495 zgoraj.

675 V zvezi z okoliščino, da so zadevna elektronska sporočila zadevala samo obdobji med februarjem 2003 in septembrom 2004 ter med marcem 2005 in septembrom 2005, je treba ugotoviti, da dokazi, upoštevani proti tožečim strankam v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa, dokazujejo, kot je Komisija poudarila v navedeni točki obrazložitve, njihovo seznanjenost s širšim omejevalnim sporazumom, ki je vključeval družbo Lufthansa in druge obtožene prevoznike, tudi za obdobje pred spornimi elektronskimi sporočili. To zlasti velja za „prijateljski sestanek“ 22. januarja 2001, opisan v točki 174 obrazložitve izpodbijanega sklepa, na katerem se je razpravljalo o spremembi višine DTG ter ki so se ga udeležili družba Lufthansa, tožeče stranke in več drugih obtoženih prevoznikov (glej točko 447 zgoraj). Enako velja za elektronsko sporočilo iz točke 237 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v katerem so omenjeni stiki v zvezi z izvajanjem DTG, ki so vključevali tako tožeče stranke in družbo Lufthansa kot več drugih obtoženih prevoznikov.

676 V teh okoliščinah, ker tožeče stranke poleg tega niso dokazale, da bi za elektronska sporočila, opisana v točkah 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 in 495 obrazložitve izpodbijanega sklepa, lahko obstajala verjetna alternativna razlaga, ki ni usklajevanje DTG, je Komisija lahko ugotovila, da so ta elektronska sporočila taka, da so bile tožeče stranke zaradi njih zadostno seznanjene z usklajevanjem med družbo Lufthansa in drugimi obtoženimi prevozniki.

677 Poleg tega je treba ugotoviti, da je bilo tudi več drugih spornih stikov, na katere se je Komisija sklicevala v izpodbijanem sklepu, takih, da so bile tožeče stranke zaradi njih zadostno seznanjene z usklajevanjem med družbo Lufthansa in drugimi obtoženimi prevozniki. Tak je zlasti primer elektronskega sporočila z dne 27. junija 2005 iz točke 966 obrazložitve izpodbijanega sklepa, iz katerega izhaja, da „smo se ‚dogovorili' za 3,30 DKK AF/KL[M] od 7. julija 2005". Kot je razvidno iz točke 647 zgoraj, namreč ne gre za elektronsko sporočilo, ki bi ga družba AF poslala njim, ampak za elektronsko sporočilo družbe AF, ki jim ga je posredovala družba Lufthansa.

678 Enako velja tudi za elektronsko sporočilo z dne 17. februarja 2003, ki je prav tako omenjeno v točki 966 obrazložitve izpodbijanega sklepa. V tem elektronskem sporočilu je družba Lufthansa tožečim strankam sporočila:

„kot je bilo rečeno prejšnji teden, bomo zvišali [DTG od] 3. 3. 2003. Priložil sem sporočilo za medije v nemščini, angleška različica sledi zelo v kratkem. Kolikor sem videl, [družbi British Airways in] KL[M] prav tako odstopa[ta]. Slišal sem, da bodo sledili tudi [družba Cargolux] in drugi."

679 V nasprotju s tem, kar trdijo tožeče stranke, ni mogoče šteti, da jim je bilo s tem elektronskim sporočilom razkrito samo, kaj je družba Lufthansa pričakovala glede „ukrepanja drugih prevoznikov ali javno dostopnih informacij". Nasprotno, iz navedenega elektronskega sporočila je razvidno, da – v nasprotju z družbama British Airways in KLM ter še enim prevoznikom – družba Cargolux in neki drugi prevoznik o svojih namerah še nista obvestila javnosti. Uporaba izraza „[s]lišal sem" kaže, kot poudarja Komisija, da družba Lufthansa tožečih strank ni seznanila samo s svojimi pričakovanji.

680 Komisija torej s tem, da je v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da so bile tožeče stranke zadostno seznanjene z usklajevanjem med družbo Lufthansa in drugimi obtoženimi prevozniki, ni storila napake.

681 Komisija je prav tako utemeljeno menila, da so bile tožeče stranke na podlagi dokazov iz točke 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa zadostno seznanjene z ravnanji, ki so se izvajala v tretjih državah, v katerih niso bile prisotne. Iz točke 889 obrazložitve izpodbijanega sklepa namreč izhaja, da je bila DTG splošen ukrep, ki ni bil specifičen za določeno povezavo in ki je imel cilj, da se uporablja za vse povezave na svetovni ravni (glej točke od 277 do 291 zgoraj). Vsak skrben gospodarski subjekt, ki se zaveda obsega tega usklajevanja, naj bi vedel ali vsaj moral vedeti, da obsega tretje države, v katerih ta subjekt ne posluje.

682 Zagotovila, ki naj bi jih tožeče stranke dobile od danskega organa, pristojnega za konkurenco, jim v zvezi s tem nikakor ne pomagajo. Iz točk 1268 in 1271 obrazložitve izpodbijanega sklepa je razvidno, da tožeče stranke trdijo, da so ta zagotovila dobile iz odločbe, v kateri je danski organ, pristojen za konkurenco, navedel, da je Komisija „pristojna le za povezave v [Uniji], ne pa za povezave [Unija-tretje države]". Vendar je bila ta odločba izdana leta 2002. Izhaja torej iz časa pred razširitvijo pristojnosti Komisije za uporabo člena 101 PDEU na mednarodni zračni promet Unija-tretje države, ki je nastopila z začetkom veljavnosti Uredbe št. 411/2004, in razširitvijo njene pristojnosti za uporabo člena 53 Sporazuma EGP na mednarodni promet EGP brez povezav Unija-tretje države, ki je nastopila z začetkom veljavnosti Sklepa Skupnega odbora EGP št. 40/2005 z dne 11. marca 2005 o spremembi Priloge XIII (Prevoz) in Protokola 21 (O izvajanju pravil konkurence za podjetja) k Sporazumu EGP (UL 2005, L 198, str. 38). Tako je Komisija, ne da

bi storila napako, v točki 1271 obrazložitve izpodbijanega sklepa menila, da odločba danskega organa, pristojnega za konkurenco, na katero se sklicujejo tožeče stranke, zadeva „pretekli pravni položaj“, iz katerega torej niso mogle dobiti nobenega legitimnega pričakovanja.

683 Komisija je zato pravilno menila, da so bile tožeče stranke seznanjene, kot se zahteva, z usklajevanjem glede DTG med družbo Lufthansa in drugimi obtoženimi prevozniki ter v tretjih državah, v katerih niso poslovale.

684 Na drugem mestu, glede DTV je Komisija v točki 792 obrazložitve izpodbijanega sklepa povzela dokaze, na katere se je oprla, da je ugotovila neposredno udeležbo tožečih strank pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTV. Komisija je tako iz teh dokazov zlasti sklepala, da so bile tožeče stranke „seznanjene s širšim usklajevanjem DTV, saj [so] imel[e] neposredne stike s konkurenti glede izvajanja DTV“.

685 Tožeče stranke v okviru tega dela tožbenega razloga ne navajajo nobene trditve, s katero bi prerekale to razlogovanje. Iz njihovih pisanj je mogoče kvečjemu razbrati, da Komisiji očitajo, da je menila, da so bile seznanjene z usklajevanjem glede DTV v državah, v katerih niso poslovale.

686 Vendar iz točke 889 obrazložitve izpodbijanega sklepa izhaja, da je bila DTV – enako kot DTG (glej točko 681 zgoraj) – splošen ukrep, ki ni bil specifičen za določeno povezavo in ki je imel cilj, da se uporablja za vse povezave na svetovni ravni. Vsak skrben gospodarski subjekt, ki se zaveda obsega tega usklajevanja, naj bi torej vedel ali vsaj moral vedeti, da obsega tretje države, v katerih ta subjekt ne posluje.

687 Glede na navedeno je treba torej presoditi, da tožeče stranke Komisiji neutemeljeno očitajo, da je ugotovila, da so bile zadostno seznanjene z elementi sestavnega dela enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTV, pri katerih niso neposredno sodelovale.

688 Teh ugotovitev ni mogoče ovreči z nobeno od drugih trditev tožečih strank.

689 Prvič, ker so bili dokazi, na katere se sklicuje Komisija, taki, da so bile tožeče stranke zaradi njih zadostno seznanjene s spornimi stiki v zvezi z dodatnimi taksami, v katerih niso neposredno sodelovale, ni bilo nujno, da so se lahko z njimi seznanile tudi na druge načine in zlasti prek svojih razprav z družbo Lufthansa, z opazovanjem ravnanja svojih konkurentov na trgu ali na podlagi pripadnosti domnevni „mreži omejene skupine“.

690 Zato Komisiji ni mogoče očitati, da ni posebej preučila trditev tožečih strank v zvezi s tem.

691 Drugič, v zvezi s trditvijo, ki se nanaša na ukrepe, ki naj bi jih družba Lufthansa sprejela za uskladitev s pravili o konkurenci, je treba najprej poudariti, da tožeče stranke niso dokazale, da so bile z njimi seznanjene v obdobju kršitve. Nasprotno, kot tožeče stranke v repliki same priznavajo, „niso uspele najti nobenega elektronskega sporočila, v katerem je [družba Lufthansa družbi SAS Cargo] poslala svoje smernice iz leta 2000 o vpeljavi DTG“.

692 Dalje, navesti je treba, da je edini dokaz, na katerega se tožeče stranke sklicujejo v podporo tej trditvi, sklep upravnega odbora družbe Lufthansa z dne 21. decembra 1999 o vpeljavi DTG. Kot pa je Komisija pravilno opozorila, se ta sklep nanaša izključno na napoved vpeljave DTG konec decembra 1999 in nikakor ne dokazuje interne politike skladnosti s pravili o konkurenci, kar zadeva izvajanje dodatnih taks.

693 Nazadnje, vsekakor je treba ugotoviti, kot v bistvu navaja Komisija, da zagotovila, ki so jih tožeče stranke morda dobile v zvezi s spoštovanjem pravil o konkurenci, niso mogla razumno utemeljevati sklepanja, da družba Lufthansa ravna skladno s pravili o konkurenci. Podjetja namreč načelno sama nosijo tveganje morebitne napačne ocene pravnega stanja v skladu s splošno življenjsko modrostjo, da nevednost ne varuje pred kaznijo (sodba z dne 15. julija 2015, Socitrel in Companhia Previdente/Komisija, T-413/10 in T-414/10, EU:T:2015:500, točka 304).

694 Ta očitek je torej mogoče le zavrniti.

2) Neplačilo provizij

695 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija napačno menila, da bi lahko ob upoštevanju njihove vpletenosti v sestavna dela enotne in trajajoče kršitve, povezana z dodatnimi taksami, razumno predvidele ravnanja drugih obtoženih prevoznikov v zvezi z neplačilom provizij in da so bile pripravljene prevzeti tveganje. Namreč, prvič, z neplačilom provizij naj bi se uresničeval isti protikonkurenčni cilj kot z dodatnimi taksami. Drugič, vsekakor naj zgolj istovetnost cilja različnih sestavnih delov enotne in trajajoče kršitve ne bi zadostovala za dokaz, da so bile tožeče stranke seznanjene, kot se zahteva, s sestavnim delom v zvezi z neplačilom provizij.

696 Komisija v bistvu trdi, da bi tožeče stranke lahko razumno predvidele neplačilo provizij in so bile pripravljene prevzeti tveganje, ker so bili različni sestavni deli enotne in trajajoče kršitve neločljivo povezani. Protikonkurenčni cilj dodatnih taks naj bi bil namreč ogrožen, če bi bile dodatne takse predmet neke oblike cenovne konkurence prek provizij.

697 V dupliki Komisija dodaja, da replika in priloge k njej ter elektronska sporočila iz točk 680 in 686 obrazložitve izpodbijanega sklepa dokazujejo, da je bilo plačilo provizij predmet razprav v okviru zveze WOW in da so tožeče stranke vedele ali bi morale vedeti, da same in drugi prevozniki ne plačujejo provizij od dodatnih taks.

698 Ugotoviti je treba, da je Komisija v točki 882 obrazložitve izpodbijanega sklepa v bistvu menila, da so bile tožeče stranke neposredno vpletene v le dva od treh sestavnih delov enotne in trajajoče kršitve, in sicer v DTG in DTV. Komisija je vseeno menila, da je mogoče tožeče stranke šteti za odgovorne tudi za tretji sestavni del enotne in trajajoče kršitve, in sicer sestavni del v zvezi z neplačilom provizij. Po mnenju Komisije so tožeče stranke ob upoštevanju njihove vpletenosti v ta sestavna dela enotne in trajajoče kršitve „lahko razumno predvidele izmenjave med udeleženci v zvezi s tako povezanim predmetom, kot je [neplačilo provizij], in so bile pripravljene sprejeti tveganje“. Komisija je v dupliki pojasnila, da je bilo to zato, ker „cilja usklajevanja dodatnih taks (v obravnavanem primeru je šlo za cilj izogniti se cenovni konkurenci) ne bi bilo mogoče doseči, če bi bile dodatne takse predmet provizij“.

699 Vendar Komisija pri tem svojih ugotovitev ni oprla na konkretne dokaze, temveč je v bistvu zgolj domnevala, da so bile tožeče stranke seznanjene s sestavnim delom enotne in trajajoče kršitve v zvezi z neplačilom provizij, na podlagi tega, da je imel isti cilj kot preostala sestavna dela te kršitve. V skladu s sodno prakso, na katero je bilo opozorjeno v točki 653 zgoraj, objektivno ekonomsko dopolnjevanje med dodatnimi taksami in naplačilom provizij, tudi če se šteje za dokazano, ne zadostuje za dokaz, da bi tožeče stranke razumno morale predvideti to neplačilo.

700 Zato je treba šteti, da z elementi, na katere se je Komisija oprla v točki 882 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ni bilo mogoče dokazati, da so bile tožeče stranke seznanjene, kot se zahteva, s protikonkurenčnimi dejavnostmi drugih obtoženih prevoznikov v zvezi z naplačilom provizij.

701 Vendar se je Komisija v svojih pisanjih sklicevala še na tri elemente iz spisa upravnega postopka, da bi dokazala, da so tožeče stranke bile ali bi morale biti seznanjene s temi dejavnostmi in da so bile pripravljene sprejeti tveganje.

702 Prvi od teh elementov je interno elektronsko sporočilo z dne 9. junija 2005, na katero se nanaša točka 680 obrazložitve izpodbijanega sklepa. V tem elektronskem sporočilu zaposleni tožečih strank poroča o vsebini pogovora, ki ga je imel tega dne s „starimi stiki znotraj [Cargo Accounts Settlement Systems (sistem za poravnavo računov za tovorni promet, v nadaljevanju: CASS)] Švica“ v zvezi z usklajenim ravnanjem združenj špediterjev glede plačila provizij od dodatnih taks. Navedeni zaposleni poudarja, da je „[v]prašanje […] v celoti izjemno občutljivo z vidika konkurence in [da je] pomembno […], da se [zveza] WOW ne odzove skupinsko in da posamezni člani [zveze] WOW nimajo ‚skupinskega‘ odziva“. Kot navaja navedeni zaposleni, bi bil „[n]ajboljši pristop […] ta, da CASS, kot v Švici, svetuje glede posledic“.

703 Vendar iz ničesar v izpodbijanem sklepu ni mogoče sklepati, da je CASS v Švici prevoznikom svetoval, naj se v dvo- ali večstranskem okviru dogovorijo, da se s špediterji ne bodo pogajali o plačilu provizij in jim ne bodo priznali popustov na dodatne takse. Iz izpodbijanega sklepa prav tako ni mogoče sklepati, da je CASS tožečim strankam posredoval elemente, na podlagi katerih bi bilo mogoče misliti, da so se drugi obtoženi prevozniki dogovarjali na tak način ali to načrtovali. Nasprotno, iz internega elektronskega sporočila z dne 9. junija 2005, na katero se nanaša točka 680 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je razvidno, da je bilo v Švici rečeno le, prvič, da so cene in provizije „dvostransko vprašanje med [špediterjem] in [prevoznikom]“, drugič, da špediter ne more enostransko odločati o prilagoditvah, in tretjič, v bistvu, da bi lahko imel pristop špediterjev pomembne posledice.

704 Komisija torej neutemeljeno šteje, da interno elektronsko sporočilo z dne 9. junija 2005 iz točke 680 obrazložitve izpodbijanega sklepa dokazuje, da so bile tožeče stranke seznanjene, kot se zahteva, s protipravnimi ravnanji, ki so jih drugi obtoženi prevozniki predvideli ali izvajali v zvezi z neplačilom provizij.

705 Komisija prav tako iz internih izmenjav, ki so sledile elektronskemu sporočilu z dne 9. junija 2005 iz točke 680 obrazložitve izpodbijanega sklepa, neutemeljeno sklepa, da je bilo neplačilo provizij predmet razprav v okviru zveze WOW. Nasprotno, kot je razvidno iz elektronskega sporočila z dne 14. junija 2005, omenjenega v isti točki obrazložitve, je zaposleni tožečih strank izključil to možnost, saj je izjavil, da „[o] tem v [zvezi] WOW ne moremo razpravljati, temveč mora biti vprašanje obravnavano znotraj vsakega letalskega prevoznika“.

706 Drugi izmed dokazov, na katere se Komisija v svojih pisanjih opira, ko ugotavlja, da so bile tožeče stranke seznanjene, kot se zahteva, s protipravnimi ravnanji, ki so jih drugi obtoženi prevozniki predvideli ali izvajali v zvezi z neplačilom provizij, je elektronsko sporočilo z dne 28. decembra 2005. Opozoriti je treba, da je to elektronsko sporočilo opisano v točki 686 obrazložitve izpodbijanega sklepa. V navedenem elektronskem sporočilu zaposleni družbe SAC več prevoznikom, vključno s tožečimi strankami, postavlja vprašanje, ali so slišali („*wondered if you have heard*“) za nedavno obvestilo družbe DHL v Nemčiji, ki ga je prejela njegova pisarna

v Frankfurtu (Nemčija) in v katerem je bilo napovedano prihodnje pobiranje provizije od dodatnih taks. Zaposleni družbe SAC dodaja, da je v obvestilu omenjena resolucija IATA 805zz, navaja, da ni prepričan, za kaj gre, in se naslovnikom zahvaljuje za komentarje.

707 V besedilu navedenega elektronskega sporočila ni ničesar, kar bi te prevoznike izrecno pozivalo, naj se dogovorijo, da ne bodo plačevali provizij, ali, poleg tega, naj izmenjajo informacije o tem, kako se nameravajo poslovno odzvati na navedeno obvestilo.

708 Glede na negotovosti, ki so v zadevnem elektronskem sporočilu izražene glede resolucije IATA 805zz, je mogoče, da so se vprašanja zaposlenega družbe SAC nanašala preprosto na obveznost obračunavanja kakršnih koli provizij od dodatnih taks. Vendar odgovor zaposlenega drugega prevoznika nakazuje, da je bilo mogoče elektronsko sporočilo družbe SAC razumeti tudi tako, da se je nanašalo na to, kakšen naj bo poslovni odziv na obvestilo družbe DHL. V internem elektronskem sporočilu z dne 3. januarja 2006 je ta zaposleni namreč omenil, da je govoril z družbo Lufthansa, ki je med drugim navedla, da „ne bo sprejemala tovrstnih računov“.

709 Iz tega sledi, da z elektronskim sporočilom z dne 28. decembra 2005, opisanim v točki 686 obrazložitve izpodbijanega sklepa, samim po sebi ni mogoče dokazati, da so tožeče stranke sodelovale pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve v zvezi z neplačilom provizij. V skladu z ustaljeno sodno prakso, navedeno v točki 344 zgoraj, je vseeno treba preučiti, ali je to elektronsko sporočilo skupaj z drugimi elementi lahko tvorilo sklop indicev, na podlagi katerega je Komisija lahko ugotovila, da je tako (glej točki 711 in 712 spodaj).

710 Tretji izmed dokazov, na katere se Komisija v svojih pisanjih opira, ko ugotavlja, da so bile tožeče stranke seznanjene, kot se zahteva, s protipravnimi ravnanji, ki so jih drugi obtoženi prevozniki predvideli ali izvajali v zvezi z neplačilom provizij, je izvleček iz odgovora družbe SAS Cargo na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah. Iz tega izvlečka je razvidno, da je zaposleni tožečih strank 10. junija 2005 drugemu prevozniku poslal elektronsko sporočilo v zvezi s provizijami od dodatnih taks v nasprotju z izrecnimi navodili svojih nadrejenih. Vendar Komisija trdi samo, da navedeni izvleček „kaže, da je družba Lufthansa [tožečim strankam] poslala informacije o [provizijah od dodatnih taks] in da ji je [njihov] zaposleni odgovoril“, pri čemer ne navaja natančno, za kakšne informacije gre, in še manj trdi, da so se te informacije nanašale na morebiten usklajen odgovor špediterjem.

711 V teh okoliščinah in tudi ob predpostavki, da je te tri elemente, na katere se je Komisija sklicevala med postopkom, mogoče upoštevati, ni mogoče šteti, da so bili ti elementi, če se presojajo posamično ali skupaj, taki, da so bile tožeče stranke zaradi njih seznanjene, kot se zahteva, s protipravnimi ravnanji, ki so jih drugi obtoženi prevozniki predvideli ali izvajali v zvezi z neplačilom provizij.

712 Ob neobstoju drugih resnih, natančnih in doslednih dokazov, s katerimi bi bilo mogoče dokazati tako seznanjenost, je treba ugotoviti, da je Komisija storila napako s tem, da je tožeče stranke štela za odgovorne za sestavni del enotne in trajajoče kršitve v zvezi z neplačilom provizij. Zato je treba ta očitek sprejeti in člen 1 izpodbijanega sklepa razglasiti za ničen v delu, v katerem je ugotovljena odgovornost tožečih strank za ta sestavni del enotne in trajajoče kršitve. V preostalem je treba ta del tožbenega razloga zavrniti.

j) Deseti del: napake pri celoviti presoji sklopa indicev, na katerega se je sklicevala Komisija

713 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija v izpodbijanem sklepu naštela vrsto posamičnih, nepodobnih in lokalnih ravnanj, ne da bi preučila obstoj objektivnih povezav med njimi, tako da je storila napako s tem, da je iz sklopa indicev, na katerega se sklicuje, sklepala, da so sodelovale pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, povezanih z DTG in DTV.

714 Kar zadeva sporne stike, do katerih je prišlo med decembrom 1999 in decembrom 2001, naj bi med elementi, ki jih je upoštevala Komisija, nekateri ustrezali ravnanjem, ki niso povezana s prevozom v EGP. Drugi naj ne bi zadostovali za dokaz udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi, ker ali ne dokazujejo obstoja stikov z drugimi prevozniki, ali se nanašajo na dejstva, zajeta z določeno poslovno povezavo, ali pa ne spadajo v materialni, geografski ali časovni obseg enotne in trajajoče kršitve. Poleg tega naj bi bila večina dokazov, ki se navajajo v zvezi s spornimi stiki, do katerih je prišlo med majem 2004 in februarjem 2006, brezpredmetna oziroma naj bi se navezovala na zakonita ravnanja v okviru poslovnih povezav ali na ravnanja, zahtevana z lokalnimi predpisi. Vsekakor naj bi šlo za niz posamičnih in lokalnih dogodkov.

715 Kar zadeva ravnanja v zvezi z DTV, naj bi se večina zgodila pred majem 2004. Ta ravnanja naj ne bi imela zveze s prevozom v EGP, nanašala naj bi se na dejstva, zajeta s poslovno povezavo ali lokalnimi predpisi, oziroma naj ne bi dokazovala obstoja stikov med tožečimi strankami in drugimi prevozniki. Edino dejstvo, ki je nastopilo po maju 2004, naj bi se navezovalo na zakonito ravnanje v okviru poslovne povezave.

716 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

717 Tožeče stranke s tem delom v bistvu trdijo, da iz od prvega do devetega dela tega tožbenega razloga izhaja, da s sklopom indicev, na katerega se sklicuje Komisija v točkah 791 in 792 obrazložitve izpodbijanega sklepa, gledano na splošno, ni mogoče dokazati, da so sodelovale pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTG in DTV.

718 V obravnavanem primeru, na prvem mestu, je v zvezi z ravnanji, povezanimi z DTG, iz preučitve od prvega do devetega dela tega tožbenega razloga razvidno, da je treba od približno 40 spornih stikov, na katere se je oprla Komisija, iz sklopa indicev, omenjenega v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa, izločiti samo šest stikov. Gre za stike iz točk 196, 223, 406, 415, 443 in 517 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

719 V zvezi s tem, prvič, je treba opozoriti, da stika, o katerih se poroča v točkah 223 in 517 obrazložitve izpodbijanega sklepa, spadata med 13 spornih stikov, ki jih je Komisija upoštevala, da je ugotovila, da se je med člani zveze WOW, med katerimi so bile tožeče stranke, razpravljalo o izvajanju DTG. Kot pa izhaja iz preučitve drugega, tretjega in četrtega dela tega tožbenega razloga, preostalih 11 stikov zadostuje za utemeljitev te ugotovitve.

720 Drugič, navesti je treba, da je stik iz točke 443 obrazložitve izpodbijanega sklepa eden od treh spornih stikov, na katere se je Komisija oprla, da je ugotovila, da so tožeče stranke izmenjale elektronska sporočila s člani ACCS, v katerih so bili razkriti ukrepi, ki so jih ti načrtovali, in njihove prihodnje napovedi. Kot pa izhaja iz preučitve četrtega očitka šestega dela tega tožbenega razloga, preostala dva stika zadostujeta za utemeljitev te ugotovitve.

721 Tretjič, navesti je treba, da stiki iz točk 196, 406 in 415 obrazložitve izpodbijanega sklepa spadajo med osem spornih stikov, navedenih v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa v podporo ugotovitvi, da „obstajajo tudi nekateri drugi dokazi v zvezi s stiki s konkurenti“. Kot je razvidno iz uporabe besede „tudi“, gre za ugotovitev, podano zaradi celovitosti. Zato tudi ob predpostavki, da bi izključitev stikov, na katere se nanašajo točke 196, 406 in 415 obrazložitve izpodbijanega sklepa, lahko povzročila, da bi bila ta ugotovitev napačna, to ne bi vplivalo na zmožnost, da se s sklopom indicev, navedenim v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa, glede na okoliščine dokaže sodelovanje tožečih strank pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTG.

722 Vsekakor je treba opozoriti, da je, kot je razvidno iz preučitve šestega, sedmega in osmega dela tega tožbenega razloga, preostalih pet stikov, navedenih v podporo ugotovitvi, da „obstajajo tudi nekateri drugi dokazi v zvezi s stiki s konkurenti“, zadostovalo za utemeljitev te ugotovitve.

723 Četrtič, stiki iz točk 196, 223, 406, 415, 443 in 517 obrazložitve izpodbijanega sklepa so se zgodili v obdobjih, za katera ima Komisija na voljo druge dokaze, ki podpirajo ugotovitev o sodelovanju tožečih strank pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTG, kot je razvidno zlasti iz točk 204, 237, 401, 411, 425, 434, 531 in 546 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

724 Iz navedenega izhaja, da s trditvami, ki jih tožeče stranke navajajo v podporo temu delu tožbenega razloga, ni mogoče izpodbiti sklopa indicev, na katerega se Komisija sklicuje v točki 791 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da bi dokazala njihovo sodelovanje pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTG.

725 Na drugem mestu, v zvezi z ravnanji, povezanimi z DTV, je treba ugotoviti, da tožeče stranke s trditvami v podporo temu delu tretjega tožbenega razloga v bistvu ponavljajo trditve, na katerih temelji prvih devet delov tega tožbenega razloga, kolikor se nanašajo na sestavni del enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTV. Te trditve pa so bile zavrnjene.

726 Poleg tega je bilo glede elektronskih sporočil iz točk 618 in 620 obrazložitve izpodbijanega sklepa v točkah od 338 do 344 zgoraj ugotovljeno, da ne gre za neposredne dokaze o vpletenosti tožečih strank v sestavni del enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTV, ampak le za indice, ki jih je treba presojati z vsemi drugimi elementi, ki jih je Komisija navedla v točki 792 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Elektronska sporočila iz točk 618 in 620 obrazložitve izpodbijanega sklepa so del devetih spornih stikov, navedenih v točki 792 obrazložitve izpodbijanega sklepa v podporo ugotovitvi, da so tožeče stranke usklajevale višino DTV s člani zveze WOW. Temu se pridružuje stik iz točke 673 obrazložitve tega sklepa. Kot pa je razvidno iz preučitve četrtega, šestega in osmega dela tega tožbenega razloga, so ti stiki zadostovali za utemeljitev ugotovitve o usklajevanju višine DTV med člani zveze WOW.

727 S trditvami tožečih strank torej ni mogoče izpodbiti sklopa indicev, na katerega se Komisija sklicuje v točki 792 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da bi dokazala njihovo sodelovanje pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTV.

728 Zato je treba zavrniti ta del in posledično ugotoviti, da z izjemo napak, ugotovljenih v točki 562 zgoraj glede njihovega sodelovanja pri usklajevanju DTG na Tajskem med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006 ter v točki 712 zgoraj glede njihovega sodelovanja pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve v zvezi z neplačilom provizij, tožeče stranke v okviru tega tožbenega razloga niso dokazale, da je Komisija storila napako pri opredelitvi obsega njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi.

4. Četrti tožbeni razlog: kršitev člena 266 PDEU, lastninske pravice, varovane s členom 17 Listine, in obveznosti obrazložitve

729 Četrti tožbeni razlog, s katerim tožeče stranke trdijo, da izpodbijani sklep vsebuje notranje nedoslednosti, je razdeljen na tri dele, ki se nanašajo na, prvič, kršitev člena 266 PDEU, drugič, kršitev lastninske pravice, varovane s členom 17 Listine, in, tretjič, kršitev obveznosti obrazložitve.

a) Prvi del: kršitev člena 266 PDEU

730 Tožeče stranke Komisiji očitajo, da je kršila člen 266 PDEU s tem, da ni sprejela ukrepov, potrebnih za izvršitev sodbe z dne 16. decembra 2015, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-56/11, neobjavljena, EU:T:2015:990). Tako naj bi izpodbijani sklep vseboval enake nedoslednosti, kot jih je Splošno sodišče v navedeni sodbi ugotovilo med, na eni strani, tezo o obstoju enotne in trajajoče kršitve ter, na drugi strani, protislovnimi ugotovitvami v zvezi z odgovornostjo različnih prevoznikov, ki so sodelovali pri protipravnem ravnanju. Tožeče stranke v zvezi s tem citirajo razhajajoče se sklepe, do katerih naj bi Komisija prišla glede izmenjave elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999, iz katerih naj bi sklepala o začetku njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi, hkrati pa naj bi tako udeležbo izključila za druga prevoznika, ki sta bila udeležena v izmenjavi navedenih elektronskih sporočil.

731 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

732 V skladu s členom 266 PDEU mora institucija, katere akt je bil razglašen za ničen, sprejeti ukrepe za izvršitev sodbe o razglasitvi ničnosti. Ta obveznost velja le v mejah tistega, kar je potrebno za zagotovitev izvršitve sodbe o razglasitvi ničnosti (sodba z dne 29. novembra 2007, Italija/Komisija, C-417/06 P, neobjavljena, EU:C:2007:733, točka 52).

733 V skladu z ustaljeno sodno prakso mora zadevna institucija, da bi ravnala v skladu s sodbo o razglasitvi ničnosti in jo v celoti izvršila, spoštovati ne le izrek sodbe, ampak tudi obrazložitev, ki je pripeljala do izreka in je nujna podlaga zanj v tem smislu, da je nepogrešljiva za določitev natančnega pomena tega, kar je bilo razsojeno v izreku (sodbi z dne 26. aprila 1988, Asteris in drugi/Komisija, 97/86, 99/86, 193/86 in 215/86, EU:C:1988:199, točka 27, in z dne 6. marca 2003, Interporc/Komisija, C-41/00 P, EU:C:2003:125, točka 29).

734 Člen 266 PDEU zadevno institucijo zavezuje, da zagotovi, da v aktih, s katerimi se bo nadomestil akt, ki je bil razglašen za ničen, ne bo enakih nepravilnosti, kot so bile ugotovljene v sodbi o razglasitvi ničnosti (glej v tem smislu sodbo z dne 29. aprila 2004, IPK-München in Komisija, C-199/01 P in C-200/01 P, EU:C:2004:249, točka 83).

735 S sodbo z dne 16. decembra 2015, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-56/11, neobjavljena, EU:T:2015:990), je Splošno sodišče ugotovilo, da so v Sklepu z dne 9. novembra 2010 protislovja med njegovo obrazložitvijo in njegovim izrekom, ker je v obrazložitvi opisana ena sama enotna in trajajoča kršitev v zvezi z vsemi letalskimi povezavami, ki jih je zajemal omejevalni sporazum, pri katerem naj bi sodelovalo 21 naslovnikov Sklepa z dne 9. novembra 2010, v izreku pa so ugotovljene bodisi štiri različne enotne in trajajoče kršitve bodisi ena sama enotna in trajajoča kršitev, za katero naj bi bili odgovorni le prevozniki, ki so bili na povezavah, navedenih v členih od 1 do 4 Sklepa z dne 9. novembra 2010, neposredno udeleženi pri kršitvah, ki so navedene v vsakem od omenjenih členov, ali so vedeli za dogovarjanja glede teh povezav in sprejeli tveganje v zvezi z njimi (glej točko 17 zgoraj).

736 Poleg tega je Splošno sodišče presodilo, da obrazložitev Sklepa z dne 9. novembra 2010 vsebuje pomembna notranja protislovja, saj so v njej presoje, ki jih je težko uskladiti z obstojem enotnega omejevalnega sporazuma, ki zajema vse povezave, na katere se nanaša izrek, kot je ta sporazum opisan v tej obrazložitvi (sodba z dne 16. decembra 2015, SAS Cargo Group in drugi/Komisija, T-56/11, neobjavljena, EU:T:2015:990, točka 75). Med temi presojami je bila presoja, s katero je bil datum začetka udeležbe pri kršitvi za nekatere prevoznike določen na 1. maj 2004, ker teh ni bilo mogoče šteti za odgovorne za kršitev v zvezi s povezavami v EGP in ker se je Uredba št. 1/2003 za povezave, na katerih so opravljali lete, začela uporabljati šele s tem datumom (sodba z dne 16. decembra 2015, SAS Cargo Group in drugi/Komisija, T-56/11, neobjavljena, EU:T:2015:990, točka 76).

737 V obravnavanem primeru tožeče stranke ne podajajo nobene trditve, s katero bi dokazale, da so bila zgoraj navedena protislovja ponovljena v izpodbijanem sklepu. Zgolj poudarjajo, da je bil začetek njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi določen na podlagi izmenjav elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999, v nasprotju z drugima prevoznikoma, ki sta bila kljub vsemu udeležena v teh izmenjavah. Ne navajajo, kako naj bi ta okoliščina dokazovala, da so v izpodbijanem sklepu ohranjena protislovja, izpostavljena v sodbi z dne 16. decembra 2015, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-56/11, neobjavljena, EU:T:2015:990), in, natančneje, v čem naj bi bila nedosledna z ugotovitvijo enotne in trajajoče kršitve v zvezi z vsemi povezavami, ki jih je zajemal omejevalni sporazum, pri katerem so bili udeleženi vsi obtoženi prevozniki.

738 Poleg tega Splošno sodišče v nasprotju s tem, kar trdijo tožeče stranke, v točki 85 sodbe z dne 16. decembra 2015, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-56/11, neobjavljena, EU:T:2015:990), ni presodilo, da Komisija s tem, da je menila, da je izmenjava elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999 dokaz sodelovanja tožečih strank, ne pa dokaz sodelovanja drugih prevoznikov, udeleženih v tej izmenjavah, ni zadostno obrazložila Sklepa z dne 9. novembra 2010. V navedeni točki je Splošno sodišče obravnavalo posledice protislovij v Sklepu z dne 9. novembra 2010 v primeru, da bi se njegov izrek razlagal tako, da so v njem opisane štiri različne enotne in trajajoče kršitve. Splošno sodišče je v zvezi s tem trditev tožečih strank o domnevno diskriminatornem obravnavanju, ki naj bi ga Komisija namenila izmenjavi elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999, navedlo le za ponazoritev posledic teh protislovij. Kot je Splošno sodišče v bistvu poudarilo v točki 85 sodbe z dne 16. decembra 2015, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-56/11, neobjavljena, EU:T:2015:990), je bila zaradi navedenih protislovij tožečim strankam namreč odvzeta možnost, da razumejo, ali so bile v primerjavi z drugimi naslovniki Sklepa z dne 9. novembra 2010, udeleženimi v izmenjavah zadevnih elektronskih sporočil, drugače obravnavane zato, ker ti niso opravljali storitev na nekaterih povezavah.

739 Tožeče stranke torej niso dokazale, da je bil z izpodbijanim sklepom kršen člen 266 PDEU. Ta del tožbenega razloga je zato treba zavrniti.

b) Drugi del: kršitev lastninske pravice, varovane s členom 17 Listine

740 Tožeče stranke navajajo, da je Komisija v zvezi z njimi ravnala samovoljno in selektivno, pri čemer je kršila lastninsko pravico, potrjeno v členu 17 Listine, katere vsebina in obseg morata biti v skladu s členom 52(3) Listine enaka kot vsebina in obseg člena 1 Dodatnega protokola št. 1 k EKČP. Naložitev globe tožečim strankam naj bi zaradi njene samovoljnosti in nedoslednosti pomenila neupravičeno poseganje v njihovo lastninsko pravico, ker naj Komisija ne bi ugotovila odgovornosti nekaterih storilcev kršitve oziroma naj bi jo ugotovila za krajše obdobje.

741 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

742 Kot je bilo poudarjeno v točki 424 zgoraj, na podlagi okoliščine, da Komisija za podjetje, ki je bilo v podobnem položaju kot tožeča stranka, ni ugotovila nikakršne kršitve, še ni mogoče zavrniti kršitve, ki se očita tej tožeči stranki, če je bila ustrezno dokazana, sploh če sodišče niti ne odloča o položaju tega drugega podjetja. Enako velja, kadar se zadevno podjetje opira na okoliščino, da podjetje, ki je domnevno v podobnem položaju, za del svoje udeležbe pri kršitvi ni bilo sankcionirano (glej v tem smislu sodbo z dne 9. marca 2017, Samsung SDI in Samsung SDI (Malaysia)/Komisija, C-615/15 P, neobjavljena, EU:C:2017:190, točka 38).

743 V okviru tega dela tožbenega razloga pa tožeče stranke ob vnovičnem sklicevanju na presoje Komisije v zvezi z izmenjavo elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999 tej instituciji očitajo prav to, da je ravnala samovoljno, ker ni ugotovila odgovornosti nekaterih storilcev enotne in trajajoče kršitve oziroma jo je ugotovila za krajše obdobje. Ta del tožbenega razloga je torej treba zavrniti.

744 Vsekakor je treba glede okoliščine, da naj Komisija ne bi ugotovila odgovornosti nekaterih storilcev enotne in trajajoče kršitve, spomniti, kot je razvidno iz točke 463 zgoraj, da je možnost ugotoviti udeležbo podjetja pri kršitvi odvisna od vseh dokazov proti njemu, kot pravilno poudarja Komisija. Tako iz točke 464 zgoraj izhaja, da je Komisija pravilno navedla, da „ni nujno, da […] vsaki točki obrazložitve […] ali vsakemu posameznemu dokazu, vsebovanemu v njej, pripisuje enako vrednost“, „[p]ač pa [da] točke obrazložitve, na katere se sklicuje, tvorijo celovit sklop dokazov, na katere se […] opira in jih je treba presojati v tem kontekstu“. Iz tega izhaja, da dejstvo, da je podjetje, ki ni obtoženo ali je obtoženo v manjšem obsegu, omenjeno v nekaterih dokumentih, upoštevanih proti podjetjem, za katera je Komisija ugotovila odgovornost, ne zadostuje, da bi se štelo, da je prvonavedeno podjetje v podobnem položaju kot drugonavedena podjetja, kar zadeva njihovo odgovornost za obravnavano kršitev.

745 Iz tega sledi, da je Komisija lahko, ne da bi v okviru izpodbijanega sklepa kakor koli ravnala samovoljno, menila, da celovita presoja spornih stikov, upoštevanih proti tožečim strankam, zadostuje za njihovo obdolžitev, hkrati pa presodila, da ne obstaja dovolj prepričljiv sklop indicev za obdolžitev neobtoženih prevoznikov, ki so bili udeleženi v nekaterih od teh stikov.

746 Poleg tega je treba v zvezi z razlikami med datumi, na katere je Komisija določila začetek udeležbe tožečih strank pri kršitvi, in takim datumom, določenim za preostala obtožena prevoznika, vključena v izmenjavo elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999, spomniti, da je določitev datuma, na katerega se je začela udeležba podjetja pri kršitvi, lahko odvisna od sklopa dokazov, nastalih sočasno z zadevnim datumom, pred njim ali po njem (glej v tem smislu sodbo z dne 16. junija 2015, FSL in drugi/Komisija, T-655/11, EU:T:2015:383, točka 178).

747 Komisija je torej lahko, znova ne da bi v okviru izpodbijanega sklepa kakor koli ravnala samovoljno, menila, da sklop dokazov, ki so bili predloženi sočasno, zadostuje za obdolžitev družbe SAS Consortium od 13. decembra 1999, hkrati pa presodila, da tak sklop ne obstaja, da bi od istega datuma obdolžila preostala obtožena prevoznika, ki sta bila prav tako udeležena v izmenjavi elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999.

748 Zato Komisiji ni mogoče očitati, da je upoštevala različne datume začetka udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi za tožeče stranke na eni strani in za preostala obtožena prevoznika na drugi strani, čeprav so bili vsi ti prevozniki vključeni v izmenjavo elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999.

749 Poleg tega se, kot je pravilno poudarila Komisija, ne da bi ji glede tega kdo oporekal, datumi začetka udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi za vsakega od treh obtoženih prevoznikov ujemajo z datumi prvih obremenilnih elektronskih sporočil, ki so jih poslali (glej točki 135 in 161 obrazložitve izpodbijanega sklepa), pri čemer so tožeče stranke poslale elektronsko sporočilo z dne 13. decembra 1999. Iz tega sledi, da za različne datume začetka udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi, ki jih je v obravnavanem primeru uporabila Komisija, obstaja objektivna utemeljitev. Vsakršno samovoljno ravnanje Komisije v zvezi s tem je torej treba izključiti.

750 Iz tega sledi, da je očitek, ki se nanaša na kršitev lastninske pravice ter ki je v celoti temeljil na domnevni samovoljnosti in nedoslednosti obdolžitve v tej zadevi, mogoče samo zavrniti.

751 Glede na navedeno je treba ta del tožbenega razloga zavrniti.

c) Tretji del: kršitev obveznosti obrazložitve

752 Tožeče stranke v bistvu trdijo, da Komisija ni zadostno obrazložila svoje odločitve, prvič, da ne ugotovi odgovornosti nekaterih prevoznikov, vpletenih v enotno in trajajočo kršitev, in drugič, da za preostala obtožena prevoznika, ki sta bila vključena v izmenjave elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999, upošteva drugačen datum začetka udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi.

753 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

754 V zvezi s tem je treba, prvič, glede odločitve Komisije, da ne ugotovi odgovornosti nekaterih prevoznikov, vpletenih v kršitev, opozoriti, da Komisiji ni naložena nobena obveznost, da v izpodbijanem sklepu navede razloge, zaradi katerih preostalih prevoznikov ni štela za odgovorne za enotno in trajajočo kršitev. Obveznost obrazložitve akta namreč ne more vključevati obveznosti institucije, ki je ta akt sprejela, da pojasni, zakaj ni sprejela drugih podobnih aktov, naslovljenih na tretje stranke (sodba z dne 8. julija 2004, JFE Engineering/Komisija, T-67/00, T-68/00, T-71/00 in T-78/00, EU:T:2004:221, točka 414).

755 V obravnavanem primeru se tožeče stranke sklicujejo prav na to, da Komisija ni pojasnila, zakaj podjetij, ki naj bi bila v podobnem položaju kot one, ni štela za odgovorne za enotno in trajajočo kršitev.

756 Iz tega sledi, da te trditve ni mogoče sprejeti.

757 Drugič, v zvezi s kršitvijo obveznosti obrazložitve zaradi domnevno nedosledne obravnave izmenjave elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999 je treba poudariti, da je Komisija v točki 1169 obrazložitve izpodbijanega sklepa datum začetka udeležbe tožečih strank pri kršitvi določila na 13. november 1999. V isti točki obrazložitve je datum začetka udeležbe preostalih dveh obtoženih prevoznikov, vključenih v izmenjavo elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999, določila na 21. september 2000 oziroma 14. december 1999.

758 Kot je navedeno v točki 749 zgoraj, je iz izpodbijanega sklepa razvidno, da se ti datumi za vsakega od treh obtoženih prevoznikov, vključenih v izmenjavo elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999, ujemajo z datumi prvih obremenilnih elektronskih sporočil, ki so jih poslali. Komisija je v točki 1148 obrazložitve izpodbijanega sklepa opredelila ta elektronska sporočila. Kar zadeva tožeče stranke, gre za elektronska sporočila iz točk 135 in od 790 do 792 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Kar zadeva preostala obtožena prevoznika, vključena v izmenjave

elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999, gre za elektronska sporočila iz točk 161 in od 717 do 720 obrazložitve izpodbijanega sklepa oziroma točk 135 in od 773 do 777 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

759 Zato je treba trditev, da Komisija ni zadostno obrazložila svoje odločitve, da za tri obtožene prevoznike, ki so bili vključeni v izmenjave elektronskih sporočil z dne 13. in 14. decembra 1999, upošteva različne datume začetka udeležbe pri kršitvi, zavrniti kot neutemeljeno.

760 Iz navedenega izhaja, da je treba ta del tožbenega razloga zavrniti in posledično zavrniti četrti tožbeni razlog v celoti.

5. Peti tožbeni razlog: napake pri določitvi zneska globe, naložene tožečim strankam

761 Tožeče stranke peti tožbeni razlog navajajo podredno, v primeru, da bi Splošno sodišče ugotovilo, da jim je Komisija upravičeno naložila globo. Ta tožbeni razlog so tožeče stranke v bistvu razdelile na pet delov, ki se nanašajo na, prvič, napake pri določitvi vrednosti prodaje, drugič, napake pri določitvi teže enotne in trajajoče kršitve, tretjič, napake pri določitvi trajanja enotne in trajajoče kršitve, četrtič, napake pri uporabi točke 28 Smernic iz leta 2006 v zvezi s ponovno kršitvijo in, petič, napake pri presoji olajševalnih okoliščin.

a) Prvi del: napake pri določitvi vrednosti prodaje

762 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija kršila točko 13 Smernic iz leta 2006 s tem, da je v vrednost prodaje vključila nekatere od njihovih prodaj, ki niso bile povezane – neposredno ali posredno – z enotno in trajajočo kršitvijo. Šlo naj bi za, prvič, prodajo, realizirano s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica, drugič, prodajo, realizirano „zunaj EGP“, tretjič, prodajo, realizirano s povezavami, ki niso povezane s „peščico povezav“, v zvezi s katerimi naj bi tožeče stranke sodelovale pri posamičnih in lokalnih dogodkih, ter, četrtič, zneske v zvezi z elementi cene storitev tovornega prevoza, ki niso DTG in DTV.

763 Točka 13 Smernic iz leta 2006 določa:

„Za določitev osnovnega zneska globe, ki se naloži, bo Komisija uporabila vrednost prodaje blaga ali storitev podjetja, neposredno ali posredno povezane s kršitvijo, v upoštevnem geografskem območju znotraj ozemlja EGP. Komisija bo običajno uporabila prodajo podjetja v zadnjem celem poslovnem letu njegove udeležbe pri kršitvi“.

764 Kot izhaja iz sodne prakse, je cilj te točke kot izhodišče za izračun globe, naložene podjetju, vzeti znesek, ki odraža gospodarski pomen kršitve in relativno težo vsakega podjetja v tej kršitvi (sodbi z dne 12. novembra 2014, Guardian Industries in Guardian Europe/Komisija, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, točka 57, in z dne 28. junija 2016, Portugal Telecom/Komisija, T-208/13, EU:T:2016:368, točka 237).

765 Čeprav tako pojma vrednosti prodaje v smislu navedene točke seveda ni mogoče razširiti tako, da bi zajemal prodajo, ki jo je opravilo zadevno podjetje in ki ne spada na področje uporabe očitanega kartela, bi se ogrožal cilj, ki mu sledi ta določba, če bi se za ta pojem štelo, da se nanaša le na promet, ustvarjen samo s prodajo, za katero je dokazano, da je ta kartel nanjo resnično vplival

(sodbi z dne 11. julija 2013, Team Relocations in drugi/Komisija, C-444/11 P, neobjavljena, EU:C:2013:464, točka 76, in z dne 1. februarja 2018, Panalpina World Transport (Holding) in drugi/Komisija, C-271/16 P, neobjavljena, EU:C:2018:59, točka 30).

766 Učinek takšne omejitve bi bil poleg tega umetno minimiziranje gospodarskega pomena kršitve, ki jo je storilo dano podjetje, saj bi zgolj to, da je bilo najdeno omejeno število neposrednih dokazov o prodajah, na katere je omejevalni sporazum resnično vplival, privedlo do tega, da bi bila nazadnje naložena globa, ki ne bi imela resnične povezave s področjem uporabe zadevnega omejevalnega sporazuma. Takšna nagrada za tajnost bi prav tako ogrožala cilj pregona in učinkovitega sankcioniranja kršitev člena 101 PDEU, zato se je ne sme dopustiti (sodba z dne 11. julija 2013, Team Relocations in drugi/Komisija, C-444/11 P, neobjavljena, EU:C:2013:464, točka 77).

767 Ob upoštevanju teh preudarkov je treba analizirati štiri napake, za katere tožeče stranke trdijo, da jih vključuje določitev vrednosti prodaje v izpodbijanem sklepu.

1) Vključitev prometa od prodaje storitev tovornega prevoza na povezavah EGP brez povezav Unija-Švica v vrednost prodaje

768 Tožeče stranke Komisiji očitajo, da je v vrednost prodaje vključila prodajo storitev tovornega prevoza na povezavah EGP brez povezav Unija Švica, v zvezi s katerimi Komisija ni bila pristojna za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci.

769 Komisija odgovarja, da trditve tožečih strank temeljijo na napačni razlagi izpodbijanega sklepa, v skladu s katero je bila v zvezi s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica ugotovljena kršitev člena 53 Sporazuma EGP. Komisija tudi trdi, da so trditve tožečih strank povsem abstraktne, ker tožeče stranke ne navajajo natančno, ali opravljalo lete na teh povezavah in, če da, kolikšen delež prometa ustvarijo z njimi.

770 V repliki Komisija dodaja, da je prodaja tožečih strank na povezavah EGP brez povezav Unija-Švica tako skromna, da njihova izključitev iz vrednosti prodaje ne bi imela nobenega vpliva na znesek globe.

771 Iz točk od 763 do 766 zgoraj je razvidno, da vrednost prodaje ne sme zajemati prodaje, ki neposredno ali posredno ne spada v obseg zadevne kršitve.

772 V zvezi s tem je bilo v točki 251 zgoraj ugotovljeno, da Komisija v členu 1(3) izpodbijanega sklepa tožečih strank ni štela za odgovorne za kršitev člena 53 Sporazuma EGP v zvezi s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica. Te povezave niso spadale v obseg enotne in trajajoče kršitve. Z enotno in trajajočo kršitvijo niso bile povezane v smislu točke 13 Smernic iz leta 2006, zato jih ni bilo mogoče vključiti v vrednost prodaje.

773 Komisija pa je v odgovor na pisna in ustna vprašanja Splošnega sodišča priznala, da je v vrednost prodaje vključila znesek 262.084 EUR iz naslova prodaje storitev tovornega prevoza, ki so jo tožeče stranke v letu 2005 dosegle na povezavah EGP brez povezav Unija-Švica.

774 Iz tega sledi, da je, kot se je Komisija strinjala na obravnavi, določitev vrednosti prodaje v izpodbijanem sklepu napačna v delu, v katerem vključuje to prodajo.

2) Vključitev prometa od prodaje, „realizirane zunaj EGP“, v vrednost prodaje in splošno znižanje za 50 %

775 Tožeče stranke Komisiji očitajo, da je v vrednost prodaje vključila promet od prodaje, realizirane zunaj EGP, ki torej ni bila neposredno ali posredno povezana s kršitvijo v upoštevnem geografskem območju znotraj ozemlja EGP v smislu točke 13 Smernic iz leta 2006. Ne bi naj zadostovalo, da se obtoženim prevoznikom prizna splošno znižanje za 50 %, ki odraža dejstvo, da so bile vstopne in izstopne storitve deloma opravljene zunaj EGP in da je del škode, povzročene z omejevalnim sporazumom, ker se je navezoval na te povezave, nastal zunaj EGP.

776 Pristop Komisije naj ne bi bil dovolj natančen ter naj bi bil samovoljen in nezadostno obrazložen. Komisija naj tako ne bi jasno opredelila deleža opravljenih vstopnih in izstopnih storitev oziroma deleža domnevne škode, nastale zunaj EGP. Izpodbijani sklep naj ne bi vseboval nobene analize kraja, kjer je ta škoda nastala, ali kraja, kjer so bile zadevne storitve opravljene. Zlasti naj Komisija ne bi mogla šteti, da je promet od prodaje vstopnih storitev enak prometu od prodaje izstopnih storitev, saj je vedela, da so prihodki, ki so jih tožeče stranke ustvarile na vstopnih povezavah, veliko večji od prihodkov, ki so jih ustvarile na izstopnih povezavah.

777 Izpodbijani sklep naj prav tako ne bi vseboval analize, s katero bi se ugotovilo, ali je uporabljeni pristop, ki naj bi odstopal od točke 13 Smernic iz leta 2006, lahko privedel do enakega obravnavanja vseh prevoznikov.

778 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

779 Uvodoma je treba opozoriti, da tožeče stranke ne opredeljujejo natančno prodaje, ki je bila po njihovih navedbah „realizirana zunaj EGP“. Vendar je treba ugotoviti, da so tožeče stranke v okviru drugega tožbenega razloga trdile, da se prodaja storitev tovornega prevoza „izvaja lokalno“ in da „do stikov med špediterji in prevozniki prihaja na izhodišču“ povezav, ker lahko prevozniki zahteve špediterjev izpolnijo le, če lahko proizvode prevažajo od izhodišča.

780 Ugotoviti pa je treba, da je izhodišče izstopnih storitev tovornega prevoza po definiciji znotraj ozemlja EGP. In obratno, izhodišče vstopnih storitev tovornega prevoza je po definiciji zunaj ozemlja EGP. Zato je treba sklicevanje tožečih strank na prodajo, „realizirano zunaj EGP“, razumeti tako, da se nanaša na prodajo vstopnih storitev tovornega prevoza.

781 Po razjasnitvi tega vidika je treba spomniti, da je v točki 13 Smernic iz leta 2006 vključitev prometa od blaga ali storitev zadevnega podjetja v vrednost prodaje pogojena s tem, da je bila zadevna prodaja „neposredno ali posredno povezan[a] s kršitvijo[] v upoštevnem geografskem območju znotraj ozemlja EGP“.

782 Točka 13 Smernic iz leta 2006 tako ne omenja niti „dogovorjene prodaje“ niti „zaračunane prodaje“ v EGP, ampak se nanaša le na „prodajo“ v EGP. Iz tega sledi, da navedena točka ne nasprotuje temu, da Komisija upošteva prodajo, realizirano pri kupcih s sedežem zunaj EGP, prav tako pa ne zahteva, da se upoštevajo dogovorjene ali zaračunane prodaje v EGP. Sicer bi podjetje, udeleženo pri kršitvi, moralo zagotoviti le, da bi se za svoje prodaje dogovorilo s hčerinskimi družbami svojih kupcev zunaj EGP ali tem te storitve zaračunalo, da bi doseglo, da se ta prodaja ne upošteva pri izračunu morebitne globe, ki bi bila zato veliko nižja (glej v tem smislu sodbo z dne 9. marca 2017, Samsung SDI in Samsung SDI (Malaysia)/Komisija, C-615/15 P, neobjavljena, EU:C:2017:190, točka 55).

783 V zvezi z razlago pojma „prodaja […] znotraj ozemlja EGP“, ki jo tožeče stranke želijo izpeljati zlasti iz Odločbe Komisije v zadevi COMP/39.406 – Cevi za uporabo v pomorstvu, je dovolj spomniti, da prejšnja praksa odločanja Komisije sama ne pomeni pravnega okvira za globe v zadevah s področja konkurence glede na to, da je ta opredeljen samo v Uredbi št. 1/2003 in Smernicah iz leta 2006 (glej sodbo z dne 9. septembra 2011, Alliance One International/Komisija, T-25/06, EU:T:2011:442, točka 242 in navedena sodna praksa), in da nikakor ni dokazano, da so bile okoliščine v zadevi, v kateri je bila izdana ta odločba, kot so trgi, proizvodi, države, podjetja in zadevna obdobja, primerljive s tistimi iz obravnavane zadeve (glej v tem smislu sodbo z dne 29. junija 2012, E.ON Ruhrgas in E.ON/Komisija, T-360/09, EU:T:2012:332, točka 262 in navedena sodna praksa).

784 Navedeni pojem je treba razlagati ob upoštevanju cilja točke 13 Smernic iz leta 2006. Kot izhaja iz točk od 764 do 766 zgoraj, je ta cilj, da se za izhodišče za izračun glob vzame znesek, ki odraža zlasti gospodarsko pomembnost kršitve na zadevnem trgu, saj je promet, ustvarjen na podlagi teh proizvodov ali storitev, ki so predmet kršitve, objektivni element, ki pravilno pokaže škodljivost za običajno konkurenco (glej sodbo z dne 28. junija 2016, Portugal Telecom/Komisija, T-208/13, EU:T:2016:368, točka 236 in navedena sodna praksa).

785 Tako mora Komisija, da bi ugotovila, ali je bila prodaja realizirana „znotraj ozemlja EGP“ v smislu točke 13 Smernic iz leta 2006, izbrati merilo, ki odraža resnično stanje trga, ki mora biti tako, da se čim bolje ugotovijo posledice omejevalnega sporazuma za konkurenco v EGP.

786 Komisija je v točkah 1186 in 1197 obrazložitve izpodbijanega sklepa navedla, da je pri izračunu vrednosti prodaje upoštevala promet od prodaje storitev tovornega prevoza na povezavah v EGP, povezavah Unija-tretje države, povezavah Unija-Švica in povezavah EGP brez povezav Unija-tretje države. Kot je razvidno iz točke 1194 obrazložitve tega sklepa, je prodaja, povezana s povezavami Unija-tretje države in povezavami EGP brez povezav Unija-tretje države, zajemala hkrati prodajo izstopnih storitev tovornega prevoza in vstopnih storitev tovornega prevoza.

787 Komisija se je v isti točki obrazložitve, da bi upravičila vključitev prometa od prodaje teh storitev v vrednost prodaje, sklicevala na nujnost upoštevanja njihovih „posebnosti“. Tako je zlasti ugotovila, da se enotna in trajajoča kršitev nanaša na navedene storitve in da so „protikonkurenčni dogovori lahko negativno vplivali na notranji trg v zvezi z njimi“.

788 Kot je razvidno iz točk od 156 do 237 zgoraj in v nasprotju s trditvami tožeče stranke pa je bilo predvidljivo, da bi enotna in trajajoča kršitev, tudi v delu, v katerem se je nanašala na vstopne povezave, imela znatne in takojšnje učinke na notranjem trgu ali v EGP in bi tako lahko škodila običajni konkurenci na ozemlju EGP. Komisija je v točkah 1194 in 1241 obrazložitve izpodbijanega sklepa vseeno priznala, da je del „škode“, ki izvira iz spornih ravnanj v zvezi s povezavami EGP-tretje države, lahko nastal zunaj EGP. Prav tako je poudarila, da je bil del teh storitev opravljen zunaj EGP. Zato se je oprla na točko 37 Smernic iz leta 2006 in je za povezave EGP-tretje države obtoženim prevoznikom priznala 50-odstotno znižanje osnovnega zneska globe.

789 Če bi se v teh okoliščinah štelo, da Komisija v vrednost prodaje ni smela vključiti 50 % prometa, ustvarjenega v zvezi s temi povezavami, bi to pomenilo, da se ji prepove, da pri izračunu zneska globe upošteva prodajo, ki spada v obseg enotne in trajajoče kršitve in ki je lahko škodila konkurenci v EGP.

790 V nasprotju s trditvami tožečih strank to znižanje ni nezakonito. Kot je razvidno iz točke 1241 obrazložitve izpodbijanega sklepa in opombe 1536 tega sklepa, je Komisija navedeno znižanje uporabila na podlagi točke 37 Smernic, s katero ji je dovoljeno odstopiti od splošne metodologije, predstavljene v teh smernicah, kadar je to utemeljeno zaradi posebnosti posamezne zadeve ali potrebe po zagotavljanju odvračilnega učinka v posamezni zadevi.

791 V zvezi s tem mora Komisija, kar zadeva odločbo o naložitvi globe, navesti obrazložitev zlasti glede višine naložene globe in metode, ki jo je za to izbrala. V odločbi mora navesti elemente presoje, ki so ji omogočili izmeriti težo in trajanje kršitve, pri čemer ji ni treba navesti podrobnejše obrazložitve ali številčnih podatkov v zvezi z metodo izračuna globe. Pojasniti pa mora, kako je pretehtala in ocenila elemente, ki jih je upoštevala (glej sodbo z dne 10. novembra 2017, Icap in drugi/Komisija, T-180/15, EU:T:2017:795, točka 291 in navedena sodna praksa).

792 Kadar se Komisija odloči, kot v obravnavanem primeru, uporabiti točko 37 Smernic iz leta 2006 in torej odstopiti od splošne metodologije, navedene v teh smernicah, s katerimi se je sama omejila pri izvajanju diskrecijske pravice glede določanja zneskov glob, obveznost obrazložitve velja še toliko bolj. Ta obrazložitev mora biti še toliko natančnejša, ker je navedena točka omejena na nejasno sklicevanje na „posebnosti posamezne zadeve“ in torej Komisiji pušča široko diskrecijsko pravico, da izjemoma spremeni osnovne zneske glob za zadevna podjetja. V takem primeru je namreč to, da Komisija spoštuje jamstva, ki se zagotavljajo s pravnim redom Unije v upravnih postopkih in med katerimi je obveznost obrazložitve, še toliko bolj bistveno (sodba z dne 13. decembra 2016, Printeos in drugi/Komisija, T-95/15, EU:T:2016:722, točka 48).

793 V obravnavanem primeru je treba ugotoviti, da se je Komisija držala splošne metodologije iz Smernic iz leta 2006 za skoraj vse faze izračuna globe in da je na podlagi njihove točke 37 odstopila le za uporabo splošnega znižanja osnovnega zneska za 50 %. Razlogi, iz katerih je Komisija sklenila tako odstopiti od splošne metodologije iz Smernic iz leta 2006, ki ji je v predhodnih fazah izračuna osnovnega zneska globe sledila, so navedeni v točkah 1194 in 1241 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Kot je bilo rečeno že v točki 788 zgoraj, je v teh točkah obrazložitve navedeno, da je bil del zadevnih storitev opravljen zunaj EGP in da je del „škode“, ki izvira iz spornih ravnanj v zvezi s povezavami EGP-tretje države, lahko nastal zunaj EGP.

794 S tem ko je pojasnila, da ti okoliščini upravičujeta 50-odstotno znižanje osnovnega zneska tako za vstopne kot za izstopne povezave, pa je Komisija zadostno predstavila razloge, na katerih temelji splošno znižanje za 50 %, s čimer je tožečim strankam omogočila, da so razumele utemeljenost uporabljene metodologije, Splošnemu sodišču pa, da jo je preverilo.

795 Glede utemeljenosti splošnega znižanja za 50 % je treba ugotoviti, da Komisiji ni mogoče očitati samovoljnosti. Komisija je svoj pristop namreč oprla na objektivni merili (glej točko 793 zgoraj), katerih veljavnosti tožeče stranke poleg tega niso prerekale, in sicer na, prvič, kraje fizičnega opravljanja storitev tovornega prevoza na povezavah EGP-tretje države ter, drugič, kraje nastanka škode kot posledice enotne in trajajoče kršitve v delu, v katerem se je nanašala na te povezave.

796 V zvezi z zatrjevanim neobstojem natančne analize teh krajev je treba šteti, da je Komisija lahko izjemoma spremenila osnovni znesek glede na to, da sta uporabljeni merili upravičevali znižanje, kot je to, ki je bilo priznano.

797 Trditev tožečih strank, da so na vstopnih povezavah ustvarile večji promet kot na izstopnih povezavah, v zvezi s tem ni upoštevna. Namreč, prvič, s to trditvijo, ki se navezuje izključno na posamični položaj tožečih strank, ni mogoče dokazati napačnosti dveh meril, upoštevanih

v točkah 1194 in 1241 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ki se splošneje navezujeta na vstopne in izstopne storitve tovornega prevoza ter na škodo, povzročeno z enotno in trajajočo kršitvijo v zvezi z zadnjenavedenimi storitvami. Drugič, navedena trditev vsekakor predpostavlja, da splošno znižanje za 50 % izhaja iz premise, da je bil upoštevni promet enakomerno porazdeljen med vstopne povezave in izstopne povezave, kar iz izpodbijanega sklepa ni razvidno.

798 V delu, v katerem tožeče stranke trdijo, da bi Komisija vseeno morala prilagoditi odstotek tega znižanja glede na porazdelitev prometa vsakega od obtoženih prevoznikov, je treba opozoriti, da pri določitvi višine globe ni mogoče z uporabo različnih metod izračunavanja izvajati diskriminacije med podjetji, ki so sodelovala pri sporazumu ali usklajenem ravnanju v nasprotju s členom 101(1) PDEU (glej po analogiji sodbo z dne 19. julija 2012, Alliance One International in Standard Commercial Tobacco/Komisija in Komisija/Alliance One International in drugi, C-628/10 P in C-14/11 P, EU:C:2012:479, točka 58 in navedena sodna praksa).

799 Če bi se za obtožene prevoznike uporabila metoda izračuna, ki bi se razlikovala glede na porazdelitev njihovega prometa med vstopne povezave in izstopne povezave, bi se nekaterim izmed njih dajala prednost na podlagi merila, ki ni upoštevno z vidika teže in trajanja kršitve (glej po analogiji sodbo z dne 7. septembra 2016, Pilkington Group in drugi/Komisija, C-101/15 P, EU:C:2016:631, točka 66 in navedena sodna praksa).

800 Poleg tega je treba v delu, v katerem tožeče stranke zatrjujejo različno obravnavanje v primerjavi z obtoženimi prevozniki, ki naj bi ustvarili večji promet z izstopnimi povezavami kot z vstopnimi povezavami, opozoriti, da načelo enakega obravnavanja, ki je splošno načelo prava Unije, potrjeno v členu 20 Listine, zahteva, da se primerljive okoliščine ne obravnavajo različno in da se različne okoliščine ne obravnavajo enako, razen če je takšno obravnavanje objektivno utemeljeno (glej sodbo z dne 12. novembra 2014, Guardian Industries in Guardian Europe/Komisija, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, točka 51 in navedena sodna praksa).

801 Ker so se tožeče stranke sklicevale na kršitev načela enakega obravnavanja, so one tiste, ki morajo natančno opredeliti primerljive okoliščine, v katerih so bile po njihovem mnenju obravnavane različno, ali različne okoliščine, v katerih so bile po njihovem mnenju obravnavane enako (glej v tem smislu sodbo z dne 12. aprila 2013, Du Pont de Nemours (France) in drugi/Komisija, T-31/07, neobjavljena, EU:T:2013:167, točka 311).

802 V obravnavani zadevi pa tožeče stranke niso opredelile takih okoliščin.

803 Iz tega sledi, da je Komisija lahko uporabila 50 % prometa, ustvarjenega v zvezi s povezavami EGP-tretje države, kot objektivni element, ki pravilno kaže na škodljivost udeležbe tožeče stranke pri spornem omejevalnem sporazumu za konkurenco, če je ta promet rezultat prodaje, ki je povezana z EGP (glej v tem smislu sodbo z dne 27. februarja 2014, InnoLux/Komisija, T-91/11, EU:T:2014:92, točka 47).

804 Taka povezava pa v obravnavani zadevi obstaja v zvezi z vstopnimi povezavami, saj se, kot je razvidno iz točk 1194 in 1241 obrazložitve izpodbijanega sklepa in kot trdi Komisija v svojih pisanjih, vstopne storitve tovornega prevoza delno opravljajo v EGP. Kot je bilo namreč navedeno v točki 198 zgoraj, je namen navedenih storitev ravno omogočiti prevoz blaga iz tretjih držav v EGP. Kot pravilno poudarja Komisija, se po definiciji „fizično“ delno opravljajo v EGP, kjer poteka del prevoza tega blaga in kjer pristane tovorno letalo.

805 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da je Komisija utemeljeno menila, da je bila prodaja vstopnih storitev tovornega prevoza opravljena v EGP v smislu točke 13 Smernic iz leta 2006.

806 Ta očitek je torej treba zavrniti in ugotoviti, da Komisija ni storila napake s tem, da je v vrednost prodaje vključila 50 % prometa od prodaje vstopnih storitev tovornega prevoza.

3) Vključitev skupne cene storitev tovornega prevoza v vrednost prodaje namesto vključitve samo dodatnih taks

807 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija kršila točko 13 Smernic iz leta 2006 s tem, da je v vrednost prodaje vključila elemente cene storitev tovornega prevoza, za katere ni dokazala, da so kakor koli povezani z enotno in trajajočo kršitvijo. Gre zlasti za tarife in dodatne takse, ki niso DTG in DTV.

808 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

809 Spomniti je treba, da pojem vrednosti prodaje v smislu točke 13 Smernic iz leta 2006 odraža ceno brez davka, zaračunano stranki za blago ali storitev, ki je predmet zadevne kršitve (glej v tem smislu sodbi z dne 6. maja 2009, KME Germany in drugi/Komisija, T-127/04, EU:T:2009:142, točka 91, in z dne 18. junija 2013, ICF/Komisija, T-406/08, EU:T:2013:322, točka 176 in navedena sodna praksa). Glede na cilj navedene točke, ki je naveden v točki 6 istih smernic in v skladu s katerim se kot izhodišče za izračun zneska globe, naložene podjetju, vzame znesek, ki odraža gospodarsko pomembnost kršitve in sorazmerno težo tega podjetja v tej kršitvi (glej točko 764 zgoraj), je treba pojem vrednosti prodaje razumeti tako, da se nanaša na prodajo, realizirano na trgu, ki ga zadeva kršitev (glej sodbo z dne 1. februarja 2018, Kühne + Nagel International in drugi/Komisija, C-261/16 P, neobjavljena, EU:C:2018:56, točka 65 in navedena sodna praksa).

810 Komisija lahko torej za določitev vrednosti prodaje uporabi skupno ceno, ki jo je podjetje zaračunalo svojim strankam na zadevnem trgu blaga ali storitev, ne da bi bilo treba razlikovati ali odšteti različne sestavne dele te cene glede na to, ali so bili predmet usklajevanja ali ne (glej v tem smislu sodbo z dne 1. februarja 2018, Kühne + Nagel International in drugi/Komisija, C-261/16 P, neobjavljena, EU:C:2018:56, točki 66 in 67).

811 Kot pa v bistvu poudarja Komisija, DTG in DTV nista ločeno blago ali storitve, ki bi lahko bili predmet kršitve členov 101 ali 102 PDEU. Nasprotno, kot je razvidno iz točk 17, 108 in 1187 obrazložitve izpodbijanega sklepa, sta DTG in DTV le elementa cene zadevnih storitev.

812 Iz tega sledi, da v nasprotju s trditvami tožečih strank točka 13 Smernic iz leta 2006 ne nasprotuje temu, da Komisija upošteva celotni znesek prodaje, povezane z zadevnimi storitvami, ne da bi ga razdelila na njegove sestavne dele.

813 Poleg tega je treba ugotoviti, da pristop, ki ga zagovarjajo tožeče stranke, pomeni, da je treba elemente cene, ki niso bili konkretno predmet usklajevanja med obtoženimi prevozniki, izključiti iz vrednosti prodaje.

814 V zvezi s tem je treba opozoriti, da ni nobenega veljavnega razloga, da se iz vrednosti prodaje izključijo vhodni stroški, katerih višina ni pod nadzorom udeležencev zatrjevane kršitve (glej v tem smislu sodbo z dne 6. maja 2009, KME Germany in drugi/Komisija, T-127/04, EU:T:2009:142, točka 91). V nasprotju s trditvami tožečih strank velja enako za sestavne dele

cene, ki tako kot tarife niso bili konkretno predmet usklajevanja, ampak so sestavni del prodajne cene zadevnega proizvoda ali storitve (glej v tem smislu sodbo z dne 15. marca 2000, Cimenteries CBR in drugi/Komisija, T-25/95, T-26/95, od T-30/95 do T-32/95, od T-34/95 do T-39/95, od T-42/95 do T-46/95, T-48/95, od T-50/95 do T-65/95, od T-68/95 do T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 in T-104/95, EU:T:2000:77, točka 5030).

815 Z drugačno presojo bi se Komisiji naložilo, da naj v nekaterih primerih ne upošteva bruto prometa, v drugih primerih pa naj ga upošteva, glede na prag, ki bi ga bilo težko uporabiti in bi odprl vrata neskončnim in nerešljivim sporom, skupaj z očitki o diskriminaciji (sodba z dne 8. decembra 2011, KME Germany in drugi/Komisija, C-272/09 P, EU:C:2011:810, točka 53).

816 Komisija torej ni kršila točke 13 Smernic iz leta 2006, ko je v točki 1190 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da je treba upoštevati celoten znesek prodaje, povezane z zadevnimi storitvami, ne da bi ga bilo treba razdeliti na njegove sestavne dele.

817 Zato je treba ta očitek zavrniti.

4) Vključitev prodaje, realizirane s povezavami, ki niso povezane z lokalnimi in posamičnimi dogodki, pri katerih naj bi sodelovale tožeče stranke v zvezi s „peščico povezav“, v vrednost prodaje

818 Tožeče stranke Komisiji očitajo, da je uporabila vrednost prodaje, „povezane z obsežnimi geografskimi območji“, čeprav so bila ravnanja, ki so jim bila očitana, večinoma lokalni in posamični dogodki, ki so zadevali kvečjemu „peščico povezav“.

819 Veliko primerneje naj bi bilo izključiti prodajo, ki ni zajeta z enotno in trajajočo kršitvijo, prvič, ker naj bi sporno ravnanje vplivalo le na majhno število prodaj, saj imajo tožeče stranke splošno politiko, da uporabljajo enake dodatne takse kot družba Lufthansa, na podlagi poslovne povezave, ki je predmet izjeme iz leta 1996, in drugič, ker naj nezakonitost nekaterih elementov enotne in trajajoče kršitve ne bi bila dokazana. To naj bi zlasti veljalo za povezave EGP-tretje države, za katere naj Komisija ne bi ocenila predpisov tretjih držav.

820 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

821 Opozoriti je treba, da je Komisija, kot je razvidno iz vsega navedenega, tožečim strankam utemeljeno pripisala odgovornost za enotno in trajajočo kršitev v zvezi s povezavami v EGP, povezavami Unija-tretje države, povezavami Unija-Švica in povezavami EGP brez povezav Unija-tretje države. Iz tega sledi, da enotna in trajajoča kršitev pokriva vse te povezave, in ne le „peščice povezav“, v zvezi s katerimi tožeče stranke trdijo, da so sodelovale pri lokalnih in posamičnih dogodkih.

822 Komisija je torej lahko, ne da bi kršila točko 13 Smernic iz leta 2006, v vrednost prodaje vključila prodajo, realizirano z vsemi povezavami v EGP, povezavami EGP-tretje države, povezavami Unija-Švica in povezavami EGP brez povezav Unija-tretje države.

823 Ob upoštevanju navedenega je treba sprejeti očitek, ki se nanaša na vključitev prometa od prodaje storitev tovornega prevoza na povezavah EGP brez povezav Unija-Švica v vrednost prodaje, v preostalem pa ta del tožbenega razloga zavrniti.

b) Drugi del: napake pri določitvi teže enotne in trajajoče kršitve

824 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija kršila člen 23(3) Uredbe št. 1/2003 ter točki 19 in 20 Smernic iz leta 2006 s tem, da je uporabila pretiran koeficient teže kršitve v višini 16 %. Po mnenju tožečih strank namreč Komisija pri določitvi teže enotne in trajajoče kršitve ni upoštevala vseh upoštevnih okoliščin obravnavanega primera. Komisija naj zlasti ne bi upoštevala individualne odgovornosti tožečih strank.

825 Trditve tožečih strank se v bistvu delijo na pet očitkov.

826 Na prvem mestu, Komisija naj nepravilno ne bi upoštevala, da enotna in trajajoča kršitev ni zajemala celotne cene zadevnih storitev in da je bilo usklajevanje dveh (manj pomembnih) elementov skupne cene, ki ni imelo dokazanih posledic zanjo, očitno manj resno od usklajevanja celotne cene z dokazanimi posledicami za trg.

827 Na drugem mestu, koeficient teže kršitve v višini 16 %, ki ga je uporabila Komisija, naj bi pomenil med 45 in 320 % vrednosti zadevnih dodatnih taks in naj bi tako presegal zgornjo mejo 30 % iz točke 21 Smernic iz leta 2006. Dodatne takse naj bi namreč skupaj letno pomenile od 5 do 35 % skupne vrednosti zadevne prodaje med februarjem 2000 in februarjem 2006.

828 Na tretjem mestu, Komisija naj bi v točki 1199 obrazložitve izpodbijanega sklepa brez kakršne koli utemeljitve domnevala, da je enotna in trajajoča kršitev delovala „v škodo […] strank in na koncu širše javnosti“.

829 Na četrtem mestu, uporaba enotnega koeficienta za vse naslovnike izpodbijanega sklepa naj bi bila v nasprotju z načeloma individualizacije kazni in sorazmernosti. Znižanje za 10 %, priznano tožečim strankam v točki 1259 obrazložitve izpodbijanega sklepa iz naslova olajševalnih okoliščin, naj ne bi v celoti odražalo razlike med položajem tožečih strank in položajem drugih obtoženih prevoznikov.

830 Na petem mestu, ravnanja tožečih strank naj bi potekala zunaj omejene skupine in naj bi bila na splošno omejena na usklajevanje, skladno s sporazumi ASA v tretjih državah, in na sodelovanje v okviru poslovnih povezav. Ta ravnanja naj ne bi bila tajna, naj bi bila večinoma objavljena v časopisih in na spletu ter naj bi bila predložena organom, pristojnim za konkurenco, ali odobrena z njihove strani.

831 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

832 V skladu s členom 23(3) Uredbe št. 1/2003 je treba pri določanju višine globe med drugim upoštevati težo kršitve.

833 Točke od 19 do 23 Smernic iz leta 2006 določajo:

„19. Osnovni znesek globe bo povezan z deležem vrednosti prodaje, določenim glede na stopnjo teže kršitve, pomnoženo s številom let trajanja kršitve.

20. Teža kršitve se bo presodila v vsakem posameznem primeru za vsako vrsto kršitve, ob upoštevanju vseh relevantnih okoliščin zadevnega primera.

21. Praviloma bo upoštevani delež vrednosti prodaje določen v višini do 30 % vrednosti prodaje.

22. Pri odločitvi, ali bi moral biti delež vrednosti prodaje, ki se upošteva v posameznem primeru, v spodnjem ali zgornjem delu tega razpona, bo Komisija upoštevala več dejavnikov, kot so narava kršitve, skupni tržni delež vseh zadevnih podjetij, geografski obseg kršitve in dejstvo, ali je bila kršitev izvršena ali ne.

23. Horizontalni sporazumi o določitvi cen, razdelitvi trga in omejitvi proizvodnje, ki so na splošno tajni, štejejo zaradi svoje narave same med najtežje omejitve konkurence. V vidika politike konkurence jih je treba preganjati z visokimi globami. Posledično bo upoštevani delež prodaje pri takih kršitvah na splošno v zgornjem delu omenjenega razpona."

834 V skladu s sodno prakso horizontalni sporazum, s katerim se zadevna podjetja ne dogovorijo o skupni cen, temveč o enem njenem elementu, pomeni horizontalni sporazum o določitvi cene v smislu točke 23 Smernic iz leta 2006 in torej spada med najtežje omejitve konkurence (glej v tem smislu sodbo z dne 29. februarja 2016, UTi Worldwide in drugi/Komisija, T-264/12, neobjavljena, EU:T:2016:112, točki 277 in 278).

835 Iz tega sledi, kot je Komisija opozorila v točki 1208 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da tak sporazum na splošno zasluži koeficient teže kršitve, ki je v zgornjem delu razpona od 0 do 30 %, določenega v točki 21 Smernic iz leta 2006.

836 V skladu s sodno prakso je koeficient teže kršitve, ki je bistveno nižji od zgornje meje tega razpona, zelo ugoden za podjetje, ki je stranka takega sporazuma (glej v tem smislu sodbo z dne 11. julija 2013, Team Relocations in drugi/Komisija, C-444/11 P, neobjavljena, EU:C:2013:464, točka 125), in ga je mogoče utemeljiti celo zgolj na podlagi narave kršitve (glej sodbo z dne 26. septembra 2018, Philips in Philips France/Komisija, C-98/17 P, neobjavljena, EU:C:2018:774, točka 103 in navedena sodna praksa).

837 Komisija pa je v točki 1199 obrazložitve izpodbijanega sklepa ravno menila, da se „sporazumi in/ali usklajena ravnanja, na katere se nanaša […] [izpodbijani] sklep, nanašajo na določitev različnih elementov cen".

838 Komisija je torej v točkah 1199, 1200 in 1208 obrazložitve izpodbijanega sklepa sporno ravnanje upravičeno opredelila kot horizontalni sporazum ali ravnanje na področju cen, čeprav naj ne bi „zajemalo celotne cene za zadevne storitve".

839 Komisija je zato v točki 1208 obrazložitve izpodbijanega sklepa utemeljeno ugotovila, da so bili sporni sporazumi in ravnanja med najtežjimi omejitvami konkurence in da je zanje treba določiti koeficient teže kršitve „v zgornjem delu razpona".

840 Koeficient teže kršitve v višini 16 %, ki ga je Komisija uporabila v točki 1212 obrazložitve izpodbijanega sklepa in ki je bistveno nižji od zgornje meje razpona iz točke 21 Smernic iz leta 2006, bi se torej lahko upravičil že zgolj na podlagi narave enotne in trajajoče kršitve.

841 Vendar je treba ugotoviti, da se Komisija, kot je razvidno iz točk od 1209 do 1212 obrazložitve izpodbijanega sklepa, pri določitvi koeficienta teže kršitve na 16 % ni oprla zgolj na naravo enotne in trajajoče kršitve. Komisija se je tako v tem sklepu sklicevala na skupne tržne deleže obtoženih prevoznikov na svetovni ravni ter na povezave v EGP in EGP-tretje države (točka 1209 obrazložitve), na geografski obseg spornega omejevalnega sporazuma (točka 1210 obrazložitve) in na izvajanje spornih sporazumov in ravnanj (točka 1211 obrazložitve).

842 Vendar tožeče stranke v okviru tega dela tožbenega razloga ne izpodbijajo utemeljenosti teh dejavnikov za določitev koeficienta teže kršitve.

843 V teh okoliščinah tožeče stranke ne morejo trditi, da je koeficient teže kršitve v višini 16 % nezakonit.

844 Te ugotovitve ni mogoče ovreči z nobeno izmed trditev tožečih strank.

845 Na prvem mestu, v delu, v katerem tožeče stranke trdijo, da bi Komisija morala upoštevati domnevno javno naravo njihovih ravnanj, je treba opozoriti, da so njihove trditve neutemeljene tako s pravnega kot dejanskega vidika. Na pravni ravni je treba spomniti, da je tajnost omejevalnega sporazuma sicer res okoliščina, ki lahko poveča težo. Vendar v točki 23 Smernic iz leta 2006 opredelitev kršitve kot omejitve konkurence, ki je med najtežjimi, ni odvisna od njene tajnosti. V tej točki je navedeno le, da so horizontalni sporazumi o določitvi cen, ki štejejo zaradi svoje narave same med najtežje omejitve konkurence, „na splošno tajni“. Iz tega sledi, da tajnost kršitve ni pogoj, ki je nujno potreben za opredelitev te kršitve kot težke v smislu točke 23 Smernic iz leta 2006 in za njeno posledično sankcioniranje (glej v tem smislu in po analogiji sodbo z dne 14. decembra 2006, Raiffeisen Zentralbank Österreich in drugi/Komisija, od T-259/02 do T-264/02 in T-271/02, EU:T:2006:396, točka 252).

846 Zato tudi če bi bila ugotovljena, tajnost ravnanj tožečih strank ne more omajati zakonitosti koeficienta teže kršitve, uporabljenega v točki 1212 obrazložitve izpodbijane odločbe.

847 Na dejanski ravni je treba po zgledu Komisije ugotoviti, da tožeče stranke niso sodelovale le pri javnih ravnanjih. Nasprotno, sodelovale so pri tajnih ravnanjih, od katerih jih več kaže celo na dejavno željo po prikrivanju. Tako se Komisija v točki 144 obrazložitve izpodbijanega sklepa sklicuje na izmenjavo internih elektronskih sporočil iz januarja 2000, v kateri je zaposleni tožečih strank svojim kolegom rekel, naj „[v odgovoru na dopis finskega združenja špediterjev] ne omenja[jo] drugih prevoznikov, saj bi to lahko povzročilo težavo z organi za varstvo konkurence“ (glej tudi točko 400 zgoraj).

848 Na drugem mestu, v delu, v katerem se tožeče stranke opirajo na neobstoj dokazanih posledic enotne in trajajoče kršitve ter to, da naj Komisija ne bi dokazala, da je ta kršitev delovala „v škodo […] strank in na koncu širše javnosti“, je treba opozoriti, da so Smernice o načinu določanja glob, naloženih v skladu s členom 15(2) Uredbe št. 17 in členom 65(5) Pogodbe ESPJ (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 1, str. 171), določale, da je pri ocenjevanju teže kršitve treba upoštevati med drugim njen dejanski vpliv na trg, kjer se to lahko meri.

849 Vendar Smernice iz leta 2006, ki se uporabljajo v obravnavanem primeru, ne vsebujejo več te zahteve. Te smernice torej Komisiji ne nalagajo, da pri določanju deleža vrednosti prodaje, ki se upošteva na podlagi teže kršitve v skladu s točkami od 19 do 24 navedenih smernic, upošteva dejanske posledice kršitve za trg (glej v tem smislu sodbo z dne 16. junija 2015, FSL in drugi/Komisija, T-655/11, EU:T:2015:383, točka 539).

850 Nič bolj ji tega ne nalaga sodna praksa, vsaj kar zadeva omejevanje konkurence „zaradi cilja“.

851 Težo kršitve pravil o konkurenci je namreč treba ugotoviti ob upoštevanju velikega števila dejavnikov. Med njimi so zlasti okoliščine posameznega primera, njegov kontekst in odvračilni učinek glob, in to ne da bi bil narejen zavezujoč ali izčrpen seznam meril, ki jih je treba obvezno

upoštevati (sklep z dne 25. marca 1996, SPO in drugi/Komisija, C-137/95 P, EU:C:1996:130, točka 54, in sodba z dne 28. junija 2005, Dansk Rørindustri in drugi/Komisija, C-189/02 P, C-202/02 P, od C-205/02 P do C-208/02 P in C-213/02 P, EU:C:2005:408, točka 241).

852 Posledice za trg se resda lahko upoštevajo v okviru teh dejavnikov, vendar so bistvene le ob obstoju sporazumov, sklepov ali usklajenih ravnanj, ki nimajo neposrednega cilja preprečevanja, omejevanja ali izkrivljanja konkurence in ki torej lahko spadajo na področje uporabe člena 101 PDEU le zaradi svojih konkretnih posledic (sodba z dne 12. decembra 2018, Servier in drugi/Komisija, T-691/14, v pritožbenem postopku, EU:T:2018:922, točka 1809).

853 Če bi bilo drugače, bi bila Komisiji v fazi izračuna globe naložena obveznost, ki je ta institucija v skladu z ustaljeno sodno prakso za uporabo člena 101 PDEU nima, če ima zadevna kršitev protikonkurenčni cilj (glej sodbo z dne 3. septembra 2009, Prym in Prym Consumer/Komisija, C-534/07 P, EU:C:2009:505, točka 64 in navedena sodna praksa).

854 V točki 903 obrazložitve izpodbijanega sklepa pa je Komisija sporno ravnanje opredelila kot omejevanje konkurence „zaradi cilja“. V nasprotju s trditvami tožečih strank ji torej ni bilo treba upoštevati dejanskih posledic enotne in trajajoče kršitve za trg.

855 Vseeno se Komisija ne sme opreti le na preprosto domnevo, kadar meni, da je za izračun globe treba upoštevati dejanski vpliv kršitve na trg, ampak mora predložiti konkretne, verodostojne in zadostne indice, na podlagi katerih lahko presodi, kako je lahko kršitev dejansko vplivala na konkurenco na navedenem trgu (sodba z dne 3. septembra 2009, Prym in Prym Consumer/Komisija, C-534/07 P, EU:C:2009:505, točka 82).

856 Poleg tega, čeprav Komisiji za določitev glob ni treba dokazati, da je zadevna kršitev zadevnim podjetjem prinesla nezakonito prednost, ali po potrebi upoštevati neobstoj take prednosti, je presoja nezakonite koristi od kršitve lahko upoštevna, če se Komisija opre prav na to korist, da bi določila koeficient teže kršitve (glej v tem smislu sodbo z dne 15. marca 2000, Cimenteries CBR in drugi/Komisija, T-25/95, T-26/95, od T-30/95 do T-32/95, od T-34/95 do T-39/95, od T-42/95 do T-46/95, T-48/95, od T-50/95 do T-65/95, od T-68/95 do T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 in T-104/95, EU:T:2000:77, točki 4881 in 4882).

857 Komisija je v točki 1199 obrazložitve izpodbijanega sklepa v zvezi z določitvijo koeficienta teže kršitve ugotovila, da so bili sporni sporazumi in ravnanja „v korist [obtoženih prevoznikov] ter v škodo […] strank in na koncu širše javnosti“. Za podkrepitev te ugotovitve pa ni navedla niti najmanjšega dokaza.

858 Vendar je treba opozoriti, da pri zadevni ugotovitvi ne gre za samostojen razlog, na katerega se je Komisija oprla za presojo teže enotne in trajajoče kršitve, temveč za enega od več preudarkov, ki jih je v točkah od 1199 do 1208 obrazložitve izpodbijanega sklepa upoštevala za presojo narave te kršitve. Ta preudarek pa ni nujna podlaga za sklep, da je bila navedena kršitev namenjena določanju elementov cene storitev tovornega prevoza in je zato lahko upravičevala koeficient teže kršitve, ki je na spodnji meji „zgornjega dela razpona“, določenega v točki 23 Smernic iz leta 2006 za najtežje omejitve konkurence. Zato s to trditvijo ni mogoče omajati presoje narave zadevne kršitve, podane v izpodbijanem sklepu. Ker tožeče stranke niso dokazale, da koeficient teže kršitve ni utemeljen glede na preostale dejavnike, upoštevane v izpodbijanem sklepu (glej točki 841 in 842 zgoraj), je torej treba to trditev zavrniti.

859 Na tretjem mestu, glede očitka, da uporabljeni koeficient teže kršitve pomeni med 45 in 320 % vrednosti zadevnih dodatnih taks in tako presega zgornjo mejo 30 % vrednosti prodaje iz točke 21 Smernic iz leta 2006, je dovolj ugotoviti, da se tožeče stranke opirajo na napačno premiso, v skladu s katero bi Komisija za določitev vrednosti prodaje morala upoštevati samo znesek dodatnih taks, ne pa celotne cene zadevnih storitev (glej točke od 809 do 816 zgoraj).

860 Na četrtem mestu, glede očitkov, ki zadevajo kršitev načel individualizacije kazni in sorazmernosti ter to, da naj Komisija ne bi upoštevala posebnosti udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi, je treba opozoriti, da so med dejavniki, ki se lahko upoštevajo pri presoji teže kršitev, ravnanje vsakega od podjetij, vloga, ki jo ima vsako od podjetij pri izvajanju omejevalnega sporazuma, korist, ki so jo lahko imela od tega sporazuma, njihova velikost in vrednost zadevnega blaga ter nevarnost, ki jo ta vrsta kršitev pomeni za cilje Unije (glej sodbo z dne 26. januarja 2017, Roca Sanitario/Komisija, C-636/13 P, EU:C:2017:56, točka 49 in navedena sodna praksa).

861 Vendar je treba spomniti, da ni nujno, da do upoštevanja morebitnih razlik med ravnanjem različnih podjetij, ki so bila udeležena pri isti kršitvi, pride ob določitvi koeficientov teže kršitve, temveč lahko do njega pride v drugi fazi izračuna globe, na primer ob prilagoditvi osnovnega zneska glede na olajševalne ali obteževalne okoliščine v skladu s točkama 28 in 29 Smernic iz leta 2006 (glej v tem smislu sodbo z dne 26. januarja 2017, Roca/Komisija, C-638/13 P, EU:C:2017:53, točka 67 in navedena sodna praksa).

862 Komisija pa je v okviru določitve teže kršitve v točki 1208 obrazložitve izpodbijanega sklepa navedla, da bo „[d]ejstvo, da so nekateri prevozniki morda imeli manjšo […] vlogo, […] presoja[la] kot olajševaln[o] okoliščin[o]“. Tako je v točkah 1258 in 1259 obrazložitve tega sklepa menila, da je bila udeležba tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi omejena, ter jim je zato v okviru olajševalnih okoliščin odobrila znižanje osnovnega zneska globe za 10 %.

863 Iz tega sledi, da Komisija ni storila napake s tem, da omejene udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi ni upoštevala tudi v fazi določitve koeficienta teže kršitve. Vprašanje, ali je bilo znižanje globe za 10 %, ki so ga bile tožeče stranke deležne zaradi omejene udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi, v okviru presoje olajševalnih okoliščin zadostno, se prekriva s petim delom tega tožbenega razloga in bo preučeno v okviru navedenega dela.

864 Obravnavani del tožbenega razloga je torej mogoče le zavrniti.

c) Tretji del: napake pri določitvi trajanja enotne in trajajoče kršitve

865 Tožeče stranke Komisiji očitajo, da je storila napako pri določitvi trajanja kršitve.

866 Trditve, ki jih tožeče stranke navajajo v podporo temu delu tožbenega razloga, se prekrivajo s trditvami, ki jih navajajo v utemeljitev tretjega tožbenega razloga. Kot pa izhaja iz točk od 353 do 358 zgoraj, te trditve niso utemeljene.

867 Ta del tožbenega razloga je torej mogoče le zavrniti.

d) Četrti del: napake pri zvišanju osnovnega zneska zaradi ponovne kršitve

868 Tožeče stranke trdijo, da je Komisija storila napako s tem, da je za 50 % zvišala osnovni znesek globe, naložene družbama SAS Consortium in SAS Cargo, zaradi upoštevanja dejstva, da je bila družba SAS Consortium naslovnik Odločbe Komisije 2001/716/ES z dne 18. julija 2001 v zvezi s postopkom na podlagi člena [101 PDEU] in člena 53 Sporazuma EGP (zadeva COMP.D.2 37.444 – SAS/Maersk Air in zadeva COMP.D.2 37.386 – Sun-Air proti SAS in Maersk Air) (UL 2001, L 265, str. 15).

869 Po navedbah tožečih strank Odločba 2001/716, prvič, zadeva kršitev, ki ni ne enaka ne podobna kršitvi, opisani v izpodbijanem sklepu, in, drugič, ne more upravičevati zvišanja globe v zvezi z ravnanji, do katerih je prišlo pred 18. julijem 2001, ko je bila Odločba 2001/716 sprejeta.

870 Poleg tega tožeče stranke navajajo, da so leta 2002 od danskega organa, pristojnega za konkurenco, dobile zagotovila, da organi Unije ne bodo mogli ukrepati zoper tarife za tovorni prevoz, ki so jih odobrili ali uskladili javni organi in se uporabljajo za povezave Unija-tretje države. Tožeče stranke tudi trdijo, da je Komisija s svojo prakso odločanja spodbujala ustvarjanje poslovnih povezav med prevozniki, vključno z usklajevanjem cen.

871 Kot je razvidno iz točke 28 Smernic iz leta 2006 in sodne prakse Sodišča, je za obteževalno okoliščino ponovne kršitve značilno, da enako ali podobno kršitev podjetje nadaljuje ali ponovi, potem ko je Komisija ali nacionalni organ, pristojen za konkurenco, ugotovil, da je to podjetje kršilo določbe člena 101 ali 102 PDEU (glej sodbo z dne 5. marca 2015, Komisija in drugi/Versalis in drugi, C-93/13 P in C-123/13 P, EU:C:2015:150, točka 87 in navedena sodna praksa).

872 V skladu s sodno prakso sta za to, da bi se podala ugotovitev ponovne kršitve, dve kršitvi podobni ali enake vrste, če gre pri obeh za kršenje istih določb Pogodbe DEU (glej v tem smislu sodbe z dne 12. decembra 2007, BASF in UCB/Komisija, T-101/05 in T-111/05, EU:T:2007:380, točka 64; z dne 6. maja 2009, Outokumpu in Luvata/Komisija, T-122/04, EU:T:2009:141, točka 56, in z dne 30. septembra 2009, Hoechst/Komisija, T-161/05, EU:T:2009:366, točka 147).

873 Upoštevanje ponovne kršitve s strani Komisije ustreza zahtevi po odvračanju, da bi isto podjetje ponavljalo kršitve konkurenčnih pravil (sodba z dne 17. junija 2010, Lafarge/Komisija, C-413/08 P, EU:C:2010:346, točka 61), in ima namen spodbuditi podjetja, ki so izkazala težnjo kršiti pravila konkurence, da spremenijo svoje ravnanje (sodba z dne 8. februarja 2007, Groupe Danone/Komisija, C-3/06 P, EU:C:2007:88, točka 39).

874 Ugotovitev in presoja posebnih značilnosti ponovljene kršitve sta del diskrecijske pravice Komisije glede izbire dejavnikov, ki jih mora upoštevati pri odmeri glob (sodba z dne 8. februarja 2007, Groupe Danone/Komisija, C-3/06 P, EU:C:2007:88, točka 38). Pri izvajanju te pravice lahko Komisija v vsakem primeru upošteva indice, ki lahko potrdijo težnjo zadevnega podjetja po kršenju pravil o konkurenci, vključno s časom, ki je pretekel med zadevnimi kršitvami (sodba z dne 8. februarja 2007, Groupe Danone/Komisija, C-3/06 P, EU:C:2007:88, točka 39). V skladu s sodno prakso Komisija ne prekorači mej te pravice, če ugotovi obteževalno okoliščino ponovne kršitve v primeru, v katerem se druga kršitev, ki se je začela, preden je bila ugotovljena prva kršitev, večinoma ni zgodila pred to ugotovitvijo (glej v tem smislu sodbo z dne 8. julija 2008, BPB/Komisija, T-53/03, EU:T:2008:254, točke od 394 do 396).

875 Ta del tožbenega razloga je treba preučiti z vidika tako opisanih preudarkov in načel.

876 Na prvem mestu, v zvezi z domnevnim neobstojem podobnosti med enotno in trajajočo kršitvijo ter omejevalnim sporazumom o delitvi trga, sankcioniranim z Odločbo 2001/716, je treba navesti, da se ti kršitvi obe nanašata na horizontalni omejevalni sporazum, za katerega je Komisija menila, da je z njim kršen člen 101 PDEU. Zato je treba za namene ugotavljanja obstoja ponovne kršitve za ti kršitvi šteti, da sta si podobni.

877 Tega sklepa ne ovrže Odločba Komisije 2005/503/ES z dne 29. septembra 2004 v zvezi s postopkom na podlagi člena [101 PDEU] (zadeva COMP/C.37.750/B2 – Brasseries Kronenbourg – Brasseries Heineken) (UL 2005, L 184, str. 57), na katero se sklicujejo tožeče stranke in v kateri naj bi Komisija menila, da predhodni sporazum o cenah ni enake vrste kot sporazum o premirju, obravnavan v navedeni odločbi. Iz ustaljene sodne prakse namreč izhaja, da prejšnja praksa odločanja Komisije sama ne pomeni pravnega okvira za globe v zadevah s področja konkurence glede na to, da je ta opredeljen samo v Uredbi št. 1/2003 in Smernicah iz leta 2006, in da nikakor ni dokazano, da so bile okoliščine v zadevi, v kateri je bila izdana navedena odločba, primerljive s tistimi iz obravnavane zadeve.

878 Na drugem mestu, v zvezi s tem, da Komisija pri uporabi 50-odstotnega zvišanja osnovnega zneska zaradi ponovne kršitve ni razlikovala in izključila obdobja enotne in trajajoče kršitve pred sprejetjem Odločbe 2001/716, je treba najprej ugotoviti, da v skladu s sodno prakso, na katero je bilo opozorjeno v točki 871 zgoraj, obteževalna okoliščina ponovne kršitve zajema primer, v katerem se druga kršitev nadaljuje po prvi ugotovitvi kršitve, kar pomeni, da se je začela pred to ugotovitvijo. To v obravnavanem primeru velja za udeležbo družb SAS Consortium in SAS Cargo pri enotni in trajajoči kršitvi od 13. decembra 1999 oziroma 1. junija 2001, to je pred 18. julijem 2001, ko je bila sprejeta Odločba 2001/716.

879 Dalje, Komisija je v točki 1244 obrazložitve izpodbijanega sklepa pri presoji značilnosti ponovne kršitve utemeljeno upoštevala dejstvo, da so tožeče stranke v obravnavanem primeru nadaljevale podobno kršitev še skoraj pet let po sprejetju Odločbe 2001/716. Prvič, ta okoliščina kaže, da se je večina enotne in trajajoče kršitve zgodila po prvi ugotovitvi kršitve, in ne pred njo, zaradi česar se dejansko stanje v tej zadevi razlikuje od dejanskega stanja, ki je bilo predmet sodbe z dne 11. marca 1999, Thyssen Stahl/Komisija (T-141/94, EU:T:1999:48), na katero se sklicujejo tožeče stranke. Drugič, izkazuje težnjo tožečih strank, da ne izpeljejo ustreznih posledic iz ugotovitve kršitve pravil o konkurenci, povezane z njimi (glej v tem smislu sodbo z dne 8. julija 2008, Lafarge/Komisija, T-54/03, neobjavljena, EU:T:2008:255, točka 727).

880 Nazadnje, pripomniti je treba, da točka 28 Smernic iz leta 2006 glede metode zvišanja zaradi ponovne kršitve ne vsebuje razlikovanja glede na to, ali ima ponovna kršitev obliko ponovitve ali nadaljevanja kršitve, in da je v njej pojasnjeno le, da se bo „[o]snovni znesek […] povečal do 100 % za vsako ugotovljeno kršitev“. S tem ko je koeficient zvišanja zaradi ponovne kršitve uporabila za osnovni znesek v celoti, je Komisija torej ravnala skladno z okvirnimi pravili ravnanja, ki si jih je določila in od katerih načeloma ne more odstopiti (glej v tem smislu sodbo z dne 11. julija 2013, Ziegler/Komisija, C-439/11 P, EU:C:2013:513, točka 60). Nasprotno pa točka 28 Smernic iz leta 2006, čeprav ne določa možnosti prilagoditve osnove za zvišanje zaradi ponovne kršitve, da bi se po potrebi upošteval sorazmerni del obdobja kršitve, ki se je zgodil pred prvo ugotovitvijo kršitve, ne nasprotuje temu, da stopnja zvišanja odraža tako upoštevanje.

881 Glede na okoliščine obravnavanega primera, kot je bilo nanje opozorjeno zlasti v točki 879 zgoraj, ureditev v zvezi s ponovno kršitvijo v primeru nadaljevanja podobne kršitve (glej točki 878 in 880 zgoraj) ter nujnost odvračanja, na kateri temelji uporaba obteževalne okoliščine

ponovne kršitve (glej točko 873 zgoraj), je treba ugotoviti, da Komisija ni storila napake s tem, da je za osnovni znesek globe, naložene družbama SAS Cargo in SAS Consortium, uporabila zvišanje za 50 %.

882 Te ugotovitve ni mogoče ovreči s sklicevanjem tožečih strank na kršitev načela domneve nedolžnosti, v utemeljitev katere ne navajajo nobene trditve.

883 Na tretjem mestu, tožeče stranke se sklicujejo na zagotovila, ki so jih dobile od danskega organa, pristojnega za konkurenco. Ta trditev je bila preučena in zavrnjena že v okviru tretjega tožbenega razloga (glej točko 682 zgoraj).

884 V zvezi s prakso odločanja Komisije, povezano s poslovnimi povezavami med prevozniki, ki vključujejo usklajevanje cen, je treba opozoriti, da se ravnanja, pripisana tožečim strankam, niso umeščala izključno v okvir uresničevanja legitimnih ciljev različnih poslovnih povezav, ki so jim pripadale. Ravnanja, ki so se umeščala v uresničevanje takih ciljev, s pridržkom ravnanja, opisanega v točki 517 obrazložitve izpodbijanega sklepa, tožečim strankam niso bila očitana (glej točko 332 zgoraj).

885 Iz tega sledi, da je treba ta del tožbenega razloga zavrniti.

e) Peti del: napake pri upoštevanju olajševalnih okoliščin

886 Tožeče stranke v bistvu trdijo, da je Komisija kršila točko 29 Smernic iz leta 2006 s tem, da pri presoji olajševalnih okoliščin ni upoštevala vseh upoštevnih elementov in da jim je iz naslova olajševalnih okoliščin, ki jih je upoštevala, priznala nezadostno znižanje globe. Tožeče stranke opominjajo, da je bila njihova udeležba pri kršitvi omejena, da je bilo usklajevanje dodatnih taks v mnogo primerih zahtevano s predpisi tretjih držav, da so bile poslovne zveze med prevozniki praksa, ki jo je Komisija spodbujala, in da je odločba danskega organa, pristojnega za konkurenco, iz leta 2002 ustvarila legitimna pričakovanja, da vprašanje spoštovanja sporazumov ASA v tretjih državah s strani tožečih strank ne spada na področje uporabe pravil Unije o konkurenci.

887 Komisija trditve tožečih strank izpodbija.

888 V zvezi s tem je treba opozoriti, da točka 27 Smernic iz leta 2006 določa, da lahko Komisija pri določitvi zneska globe upošteva okoliščine, ki pripeljejo do zvišanja ali znižanja osnovnega zneska, na podlagi splošne presoje ob upoštevanju vseh upoštevnih okoliščin.

889 Točka 29 Smernic iz leta 2006 določa, da se osnovni znesek globe lahko zmanjša, kadar Komisija ugotovi, da obstajajo olajševalne okoliščine. V tej točki je okvirno in neizčrpno navedenih pet vrst olajševalnih okoliščin, ki se lahko upoštevajo ter med katerimi sta bistveno omejena udeležba zadevnega podjetja pri kršitvi in dovoljevanje ali spodbujanje zadevnega protikonkurenčnega ravnanja s strani javnih organov ali z zakonodajo.

890 Na eni strani je Komisija v točki 1263 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da noben predpis od obtoženih prevoznikov ni zahteval, naj se uskladijo glede tarif. Vendar je v točkah 1264 in 1265 obrazložitve tega sklepa menila, da so nekateri predpisi lahko obtožene prevoznike spodbudili k protikonkurenčnemu ravnanju, in jim je zato odobrila splošno znižanje za 15 % v skladu s točko 29 Smernic iz leta 2006.

891 Ugotoviti je treba, da se trditve tožečih strank, usmerjene zoper to presojo, ujemajo s tistimi, ki so jih navedle v podporo šestemu delu tretjega tožbenega razloga (glej točke od 505 do 507 zgoraj). Tožeče stranke namreč trdijo, da bi splošno znižanje za 15 % moralo biti obsežnejše, ker so „zakoni in upravne prakse“ zadevnih držav „več kot zgolj ‚spodbujali‘ usklajevanje dodatnih taks: v mnogo primerih je bilo to zahtevano“.

892 V zvezi s tem je na prvem mestu treba ugotoviti, da so upoštevni predpisi bodisi spodbujali sporno ravnanje v zvezi s povezavami EGP-tretje države, v tem primeru je znižanje zneska globe mogoče upravičiti na podlagi točke 29 Smernic iz leta 2006, bodisi so to ravnanje zahtevali, v tem primeru pa ni mogoče ugotoviti nobene kršitve pravil o konkurenci niti ni mogoče naložiti nobene sankcije iz naslova tega ravnanja (glej v tem smislu sodbo z dne 11. novembra 1997, Komisija in Francija/Ladbroke Racing, C-359/95 P in C-379/95 P, EU:C:1997:531, točka 33 in navedena sodna praksa).

893 Vendar je treba v delu, v katerem tožeče stranke v bistvu trdijo, da so številni predpisi zahtevali usklajevanje, njihove trditve zavrniti kot brezpredmetne, ker tudi če bi se štele za utemeljene, bi šlo za napako pri ugotovitvi kršitve, ne pa pri uporabi točke 29 Smernic iz leta 2006, za katero gre v tem delu tožbenega razloga.

894 Na drugem mestu in vsekakor je treba poudariti, da trditve tožečih strank izhajajo iz napačne analize zadevnih predpisov. Kot je bilo ugotovljeno v točkah od 509 do 563 zgoraj, tožeče stranke, razen glede usklajevanja DTV na Tajskem med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006, niso dokazale, da so bila njihova ravnanja v tretjih državah posledica državne prisile. V zvezi z navedenim usklajevanjem so tožeče stranke dokazale obstoj državne prisile. To usklajevanje torej ni del enotne in trajajoče kršitve ter posledično ne more privesti do sankcije za tožeče stranke. Zato ga ni mogoče upoštevati kot olajševalno okoliščino, ki se nanaša na vpliv predpisov tretjih držav na njihovo ravnanje.

895 Glede sklicevanja tožečih strank na Odločbo Komisije C(2008) 5955 final z dne 15. oktobra 2008 v zvezi s postopkom na podlagi člena [101 PDEU] (zadeva COMP/39.188 – Banane) je dovolj opozoriti, da le dejstvo, da je Komisija v predhodni praksi odločanja priznala določeno stopnjo znižanja za določeno ravnanje, ne pomeni, da mora v okviru poznejšega upravnega postopka pri presoji podobnega ravnanja dodeliti enako stopnjo znižanja (glej sodbo z dne 6. maja 2009, KME Germany in drugi/Komisija, T-127/04, EU:T:2009:142, točka 140 in navedena sodna praksa). Tožeče stranke se zato ne morejo opirati na znižanje glob, odobreno v tej drugi zadevi.

896 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da Komisija ni storila napake s tem, da je določila splošno znižanje za 15 %.

897 Na drugi strani je Komisija v točkah 1258, 1259, 1268, 1271, 1274, 1278 in 1279 obrazložitve izpodbijanega sklepa zavrnila trditve tožečih strank v zvezi z domnevno pasivno vlogo, ki naj bi jo imele v enotni in trajajoči kršitvi, legitimnimi pričakovanji, ki naj bi jih pri njih ustvarila odločba danskega organa, pristojnega za konkurenco, iz leta 2002, ter omejenostjo učinkov in izvajanja enotne in trajajoče kršitve. Vendar je Komisija v točki 1258 obrazložitve izpodbijanega sklepa tožeči stranki ter družbama Air Canada in Lan Cargo odobrila znižanje osnovnega zneska globe za 10 % zaradi njihove bistveno omejene udeležbe pri tej kršitvi.

898 Tožeče stranke navajajo, da te presoje vsebujejo tri napake, ki jih bo Splošno sodišče preučilo zaporedoma.

899 Prvič, v zvezi z domnevno nezadostnostjo znižanja osnovnega zneska globe za 10 %, ki je bilo tožečim strankam odobreno zaradi njihove omejene udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi, je treba spomniti, da je Komisija v točki 1258 obrazložitve izpodbijanega sklepa za namene presoje omejenosti udeležbe tožečih strank ter družb Lan Airlines in Air Canada pri enotni in trajajoči kršitvi upoštevala, da „niso sodelovale pri vseh sestavnih delih [te] kršitve“.

900 Stopnja udeležbe tožečih strank ter družb Lan Airlines in Air Canada pri enotni in trajajoči kršitvi je opisana v točkah 882 in 883 obrazložitve izpodbijanega sklepa. V teh točkah obrazložitve je Komisija ugotovila, da so tožeče stranke ter družbi Lan Airlines in Air Canada neposredno sodelovale le pri dveh od treh sestavnih delov enotne in trajajoče kršitve, da pa jih je mogoče šteti za odgovorne tudi za tiste sestavne dele, pri katerih niso neposredno sodelovale, ker so bile seznanjene z njimi ali so jih lahko razumno predvidele in so bile pripravljene sprejeti tveganje.

901 Vendar je bilo v točkah od 698 do 712 zgoraj presojeno, da je Komisija tožečim strankam zmotno pripisala odgovornost za sestavni del enotne in trajajoče kršitve v zvezi z neplačilom provizij. Komisija je torej precenila stopnjo njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi ter posledično v izpodbijanem sklepu ravnala nezakonito s tem, da jim iz naslova njihove omejene udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi ni odobrila znižanja osnovnega zneska globe za več kot 10 %.

902 Drugič, trditev v zvezi s prakso odločanja, namenjeno izvzetju poslovnih povezav med prevozniki, je bila preučena in zavrnjena že v okviru tretjega dela tega tožbenega razloga (glej točki 367 in 368 zgoraj).

903 Tretjič, kar zadeva očitek v zvezi z legitimnimi pričakovanji, ki naj bi jih pri tožečih strankah ustvarila odločba danskega organa, pristojnega za konkurenco, iz leta 2002, je bil ta preučen in zavrnjen že v točki 682 zgoraj.

904 Zato je treba obravnavani del tožbenega razloga zavrniti s pridržkom napake, ugotovljene v točki 901 zgoraj v zvezi z znižanjem za 10 %, ki je bilo tožečim strankam odobreno zaradi njihove omejene udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi.

905 Iz navedenega izhaja, da je treba ta tožbeni razlog zavrniti s pridržkom napake, ugotovljene v točki 901 zgoraj, in napake, ugotovljene v točki 774 zgoraj v zvezi z vključitvijo prihodkov od storitev tovornega prevoza, ki so jih tožeče stranke ustvarile na povezavah EGP brez povezav Unija-Švica, v vrednost prodaje.

906 Glede na vse zgornje preudarke je treba sprejeti šesti del tretjega tožbenega razloga v delu, v katerem se nanaša na povezave s krajem odhoda iz Tajske in krajem prihoda v EGP med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006, kar zadeva sestavni del enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DTG, deveti del tretjega tožbenega razloga v delu, v katerem se nanaša na neplačilo provizij, prvi del petega tožbenega razloga v delu, v katerem se nanaša na vključitev prometa, ustvarjenega s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica, v vrednost prodaje, in peti del petega tožbenega razloga v delu, v katerem Komisija ni odobrila znižanja osnovnega zneska globe za več kot 10 % zaradi omejene udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi.

907 Zato je treba razglasiti ničnost člena 1(1)(o), (p) in (q), (2)(o) in (p), (3)(o) in (p) ter (4)(o), (p) in (q) izpodbijanega sklepa v delu, v katerem je ugotovljeno sodelovanje tožečih strank pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve v zvezi z neplačilom provizij. Prav tako je treba razglasiti ničnost člena 1(2)(o) in (p) ter (3)(o) in (p) izpodbijanega sklepa v delu, v katerem je ugotovljena kršitev

člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi s povezavami s krajem odhoda iz Tajske in krajem prihoda v EGP med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006, kar zadeva sestavni del v zvezi z DTG.

908 Vendar ni mogoče šteti, da so te nezakonitosti take, da povzročijo razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa v celoti. Čeprav je Komisija storila napako pri presoji s tem, da je družbama SAS in SAS Cargo pripisala enotno in trajajočo kršitev v njenem sestavnem delu v zvezi z neplačilom provizij ter glede povezav s krajem odhoda iz Tajske in krajem prihoda v EGP med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006, kar zadeva sestavni del v zvezi z DTG, je namreč treba ugotoviti, da v okviru te tožbe ni bilo dokazano, da je Komisija storila napako z ugotovitvijo, da so bile tožeče stranke udeležene pri tej kršitvi.

909 Nazadnje, razglasiti je treba ničnost člena 3, od (n) do (r), izpodbijanega sklepa, ker so v njem za izračun globe upoštevani, prvič, znižanje za 10 %, odobreno tožečim strankam zaradi njihove omejene udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi, ter, drugič, v okviru vrednosti prodaje, prihodki od storitev tovornega prevoza, ki so jih tožeče stranke ustvarile s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica.

910 V preostalem je treba predlog za razglasitev ničnosti zavrniti.

B. Predlog za spremembo zneska globe, naložene tožečim strankam

911 Tožeče stranke Splošnemu sodišču v bistvu predlagajo, naj z izvrševanjem svoje neomejene pristojnosti znatno zniža globo, ki jim je bila naložena.

912 Najprej, iz tožbe je razvidno, da se tožeče stranke v bistvu želijo v utemeljitev tega predloga sklicevati na vse trditve, navedene v utemeljitev petega tožbenega razloga njihovega predloga za razglasitev ničnosti, in Splošnemu sodišču predlagati, naj izpelje posledice iz napak, ki bi jih ugotovilo glede njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi.

913 Trditve od prve do četrte se nanašajo na vrednost prodaje (prvi del petega tožbenega razloga):

– s prvo trditvijo tožeče stranke trdijo, da v vrednost prodaje ni mogoče vključiti prihodkov od storitev tovornega prevoza, ki so jih ustvarile s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica;

– z drugo trditvijo tožeče stranke navajajo, da v vrednost prodaje ni mogoče vključiti njihovega prometa od vstopnih storitev tovornega prevoza;

– s tretjo trditvijo tožeče stranke trdijo, da je treba upoštevati le vrednost dodatnih taks, ne pa skupne cene storitev tovornega prevoza;

– s četrto trditvijo tožeče stranke Komisiji očitajo, da je v vrednost prodaje vključila prihodke, ustvarjene s povezavami, ki niso povezane s spornim omejevalnim sporazumom.

914 Trditve od pete do devete se nanašajo na koeficient teže kršitve (drugi del petega tožbenega razloga):

– s peto trditvijo tožeče stranke navajajo, da je treba upoštevati okoliščino, da je bil sporni omejevalni sporazum manj resen in manj škodljiv od usklajevanja celotne cene;

– s šesto trditvijo tožeče stranke menijo, da je treba upoštevati, da koeficient teže kršitve v višini 16 % pomeni med 45 in 320 % vrednosti dodatnih taks;

– s sedmo trditvijo tožeče stranke navajajo, da je treba upoštevati, da sporni omejevalni sporazum ni deloval v škodo širše javnosti;

– z osmo trditvijo tožeče stranke trdijo, da enotni koeficient teže kršitve v višini 16 % ne individualizira dovolj njihovega položaja;

– z deveto trditvijo tožeče stranke menijo, da je treba upoštevati, da so bila ravnanja, pri katerih so sodelovale, javna in na splošno skladna s predpisi, ki se uporabljajo v tretjih državah.

915 Z deseto trditvijo tožeče stranke menijo, da je treba upoštevati, da se njihova udeležba pri omejevalnem sporazumu ni začela 13. decembra 1999 (tretji del četrtega in petega tožbenega razloga).

916 Z enajsto trditvijo tožeče stranke navajajo, da je treba upoštevati neobstoj ponovne kršitve (četrti del petega tožbenega razloga).

917 Trditve od dvanajste do petnajste, ki jih tožeče stranke navajajo v podporo temu predlogu, se nanašajo na olajševalne okoliščine:

– z dvanajsto trditvijo tožeče stranke trdijo, da je treba upoštevati njihovo omejeno udeležbo pri spornem omejevalnem sporazumu;

– s trinajsto trditvijo tožeče stranke navajajo, da je bilo usklajevanje dodatnih taks v številnih primerih zahtevano s predpisi tretjih držav;

– s štirinajsto trditvijo tožeče stranke trdijo, da je treba upoštevati, da so poslovne povezave med prevozniki praksa, ki jo je Komisija spodbujala;

– s petnajsto trditvijo tožeče stranke menijo, da je treba upoštevati, da je odločba danskega organa, pristojnega za konkurenco, iz leta 2002 ustvarila legitimna pričakovanja, da vprašanje spoštovanja sporazumov ASA v tretjih državah s strani tožečih strank ne spada na področje uporabe pravil Unije o konkurenci.

918 Komisija predlaga, naj se tožbeni predlog tožečih strank zavrne in naj se jim odvzame ugodnost splošnega znižanja za 50 % in splošnega znižanja za 15 %, če bi Splošno sodišče presodilo, da prometa od prodaje vstopnih storitev tovornega prevoza ni mogoče vključiti v vrednost prodaje.

919 V konkurenčnem pravu Unije je nadzor zakonitosti dopolnjen z neomejeno pristojnostjo, ki je v skladu s členom 261 PDEU sodišču Unije priznana v členu 31 Uredbe št. 1/2003. Ta pristojnost sodišču Unije omogoča, da preseže zgolj nadzor zakonitosti sankcije in nadomesti presojo Komisije s svojo ter tako odpravi, zniža ali zviša naloženo globo ali periodično denarno kazen (glej sodbo z dne 8. decembra 2011, Chalkor/Komisija, C-386/10 P, EU:C:2011:815, točka 63 in navedena sodna praksa).

920 To izvajanje na podlagi člena 23(3) Uredbe št. 1/2003 pomeni, da je treba za vsako sankcionirano podjetje upoštevati težo in trajanje zadevne kršitve ob spoštovanju predvsem načel obrazložitve, sorazmernosti, individualizacije sankcij in enakega obravnavanja, in ne da bi bilo sodišče Unije

vezano na okvirna pravila, ki jih je Komisija določila v svojih smernicah (glej v tem smislu sodbo z dne 21. januarja 2016, Galp Energía España in drugi/Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, točka 90). Vendar je treba poudariti, da izvajanje neomejene pristojnosti iz člena 261 PDEU in člena 31 Uredbe št. 1/2003 ne pomeni enako kot nadzor po uradni dolžnosti ter da je postopek pred sodišči Unije kontradiktoren. Razen razlogov javnega reda, ki jih mora sodišče preizkusiti po uradni dolžnosti, mora torej razloge zoper sporni sklep navesti tožeča stranka in predložiti dokaze v podporo tem razlogom (sodba z dne 8. decembra 2011, Chalkor/Komisija, C-386/10 P, EU:C:2011:815, točka 64).

921 Torej mora tožeča stranka opredeliti tiste elemente izpodbijanega sklepa, ki jih prereka, da v zvezi s tem oblikuje razloge in predloži dokaze, na podlagi katerih je mogoče resno sklepati, da so ti razlogi utemeljeni (sodba z dne 8. decembra 2011, Chalkor/Komisija, C-386/10 P, EU:C:2011:815, točka 65).

922 Sodišče Unije pa mora za izpolnitev zahtev nadzora v okviru neomejene sodne pristojnosti v smislu člena 47 Listine glede glob pri izvajanju pooblastil iz členov 261 in 263 PDEU preučiti vsak očitek, dejanski ali pravni, s katerim se skuša dokazati, da znesek globe ni v sorazmerju s težo in trajanjem kršitve (glej sodbo z dne 18. decembra 2014, Komisija/Parker Hannifin Manufacturing in Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, točka 75 in navedena sodna praksa; sodba z dne 26. januarja 2017, Villeroy & Boch Austria/Komisija, C-626/13 P, EU:C:2017:54, točka 82).

923 Nazadnje, naloga sodišča Unije je, da pri določitvi zneska globe sámo presoja okoliščine zadeve in vrsto zadevne kršitve (sodba z dne 21. januarja 2016, Galp Energía España in drugi/Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, točka 89) in da upošteva vse dejanske okoliščine (glej v tem smislu sodbo z dne 3. septembra 2009, Prym in Prym Consumer/Komisija, C-534/07 P, EU:C:2009:505, točka 86), vključno z, odvisno od primera, dodatnimi informacijami, ki niso omenjene v sklepu Komisije, s katerim se nalaga globa (glej v tem smislu sodbi z dne 16. novembra 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Komisija, C-286/98 P, EU:C:2000:630, točka 57, in z dne 12. julija 2011, Fuji Electric/Komisija, T-132/07, EU:T:2011:344, točka 209).

924 V obravnavanem primeru mora Splošno sodišče pri izvajanju svoje neomejene pristojnosti glede na trditve, ki so jih navedle stranke v utemeljitev tega tožbenega predloga, določiti znesek globe, ki se mu zdi najprimernejši, zlasti glede na ugotovitve, do katerih je prišlo v okviru preizkusa tožbenih razlogov, navedenih v podporo predlogu za razglasitev ničnosti, in ob upoštevanju vseh pomembnih dejanskih okoliščin.

925 Splošno sodišče meni, da za določitev zneska globe, ki se naloži tožečim strankam, ni primerno odstopiti od metode izračuna, ki jo je uporabila Komisija v izpodbijanem sklepu in za katero ni predhodno ugotovilo, da je nezakonita, kot izhaja iz preizkusa petega tožbenega razloga. Čeprav mora sodišče v okviru izvrševanja neomejene pristojnosti sámo presojati okoliščine obravnavanega primera in vrsto zadevne kršitve, da bi določilo znesek globe, pa izvajanje neomejene pristojnosti pri določanju zneska naloženih glob ne sme povzročati diskriminacije med podjetji, ki so bila udeležena pri sporazumu ali usklajenem ravnanju, ki je v nasprotju s členom 101 PDEU, členom 53 Sporazuma EGP in členom 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu. Zato lahko praviloma usmeritve, ki jih je mogoče razbrati iz Smernic, sodišča Unije vodijo pri izvajanju navedene pristojnosti, če je Komisija Smernice uporabila za izračun glob, ki jih je naložila drugim podjetjem, sankcioniranim s sklepom, o katerem odločajo (glej v tem smislu sodbo z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, točka 80 in navedena sodna praksa).

926 V teh okoliščinah je treba najprej opozoriti, zlasti glede na pojasnila, ki jih je Komisija zagotovila v odgovor na vprašanja Splošnega sodišča z dne 12. januarja, 2. marca in 12. aprila 2021, da je ta institucija menila, da skupna vrednost prodaje znaša 17.739.806 EUR za družbo SAS Consortium in 238.196.616 EUR za družbi SAS Cargo in SAS. Ti vrednosti sta vključevali prihodke v višini 262.084 EUR, ustvarjene s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica, za katere je Splošno sodišče v točkah od 768 do 774 zgoraj presodilo, da ne spadajo v obseg enotne in trajajoče kršitve. Zato je treba te prihodke v skladu s prvo trditvijo tožečih strank izključiti iz vrednosti prodaje.

927 Za obdobje kršitve pred majem 2004, upoštevano proti tožečim strankam, je treba po zgledu Komisije v točki 1197 obrazložitve izpodbijanega sklepa kot osnovo v zvezi s povezavami v EGP in povezavami Unija-Švica vzeti vrednosti prodaje, ki znašata 17.112.706 EUR oziroma 627.100 EUR, ob upoštevanju samo države, ki so bile pogodbenice Sporazuma EGP ali članice Unije že pred majem 2004.

928 Poleg tega je treba ugotoviti, da tretja trditev, ki se nanaša na vključitev celotne cene storitev tovornega prevoza v vrednost prodaje, napotuje na tretji očitek, podan v okviru prvega dela petega tožbenega razloga, ki so ga tožeče stranke navedle v utemeljitev predloga za razglasitev ničnosti. Splošno sodišče pa je ta očitek preučilo in zavrnilo v točkah od 807 do 817 zgoraj, pri čemer na podlagi ničesar v utemeljitvi tožečih strank v podporo navedenemu očitku ni mogoče šteti, da bi lahko vključitev celotne cene storitev tovornega prevoza v vrednost prodaje pripeljala do uporabe neustrezne vrednosti prodaje. Nasprotno, z izključitvijo elementov cene storitev tovornega prevoza, razen dodatnih taks, iz vrednosti prodaje bi se umetno zmanjšala gospodarska pomembnost enotne in trajajoče kršitve.

929 V zvezi z drugo trditvijo, ki se nanaša na vključitev prometa od prodaje vstopnih storitev tovornega prevoza v vrednost prodaje, je treba ugotoviti, da napotuje na drugi očitek, podan v okviru prvega dela petega tožbenega razloga, ki so ga tožeče stranke navedle v utemeljitev predloga za razglasitev ničnosti. Splošno sodišče pa je ta očitek preučilo in zavrnilo v točkah od 775 do 806 zgoraj, pri čemer na podlagi ničesar v utemeljitvi navedenega očitka ni mogoče šteti, da bi lahko vključitev prometa od prodaje vstopnih storitev tovornega prevoza v vrednost prodaje pripeljala do uporabe neustrezne vrednosti prodaje. Nasprotno, izključitev prometa od prodaje vstopnih storitev tovornega prevoza iz vrednosti prodaje bi preprečevala, da bi se tožečim strankam naložila globa, ki bi primerno prikazala škodljiv vpliv njihove udeležbe v spornem omejevalnem sporazumu na običajno konkurenco (glej v tem smislu sodbo z dne 28. junija 2016, Portugal Telecom/Komisija, T-208/13, EU:T:2016:368, točka 236).

930 Četrta trditev, ki se navezuje na vključitev prihodkov, ustvarjenih s povezavami, ki niso povezane s spornim omejevalnim sporazumom, v vrednost prodaje, temelji – kot je razvidno iz preučitve predloga za razglasitev ničnosti (glej točke od 818 do 822 zgoraj) – na napačni premisi, in sicer, da je Komisija tožečim strankam neutemeljeno pripisala odgovornost za enotno in trajajočo kršitev v zvezi s povezavami v EGP, povezavami Unija-tretje države, povezavami Unija-Švica in povezavami EGP brez povezav Unija-tretje države. Zato jo je treba zavrniti.

931 Ob tem je iz odgovorov Komisije na vprašanje, ki ji ga je Splošno sodišče postavilo 12. aprila 2021, razvidno, da vrednosti prodaje iz točk 926 in 927 zgoraj izključujejo promet, ki so ga tožeče stranke ustvarile s povezavami, na katerih so lete opravljale izključno znotraj Danske, Švedske oziroma Norveške (v nadaljevanju: notranje povezave).

932 Ko ji je Splošno sodišče postavilo vprašanje o združljivosti take izključitve z načelom enakega obravnavanja in točko 13 Smernic iz leta 2006, je Komisija, prvič, opozorila, da so v skladu s sodno prakso, nastalo po sprejetju Sklepa z dne 9. novembra 2010, izključeni prihodki iz točke 931 zgoraj dejansko zajeti s prodajo, neposredno ali posredno povezano s kršitvijo, v smislu navedene točke. Drugič, navedla je, da je mogoče, da taka „notranja prodaja“ ni bila odšteta od vrednosti prodaje, uporabljene za druge obtožene prevoznike, ker med upravnim postopkom teh prevoznikov ni pozvala k temu, ko jih je vprašala o njihovem prometu za namene izračuna globe, in ker navedeni prevozniki z izjemo tožečih strank v svojih odgovorih niso omenili, da so se odločili za izključitev navedene „notranje prodaje“.

933 Kljub temu Komisija v bistvu meni, da Splošnemu sodišču, ko bo po potrebi izvrševalo svojo neomejeno pristojnost, ni treba upoštevati prometa, ki so ga tožeče stranke ustvarile z notranjimi povezavami, ker globa, ki jim je bila naložena, ostaja primerna in sorazmerna tudi ob spregledu tega prometa. Poleg tega naj drugi obtoženi prevozniki, ki so morda vključili tako notranjo prodajo v promet, sporočen Komisiji v upravnem postopku, ne bi mogli imeti koristi od nezakonitosti, storjene v korist drugega.

934 Ko so bile tožeče stranke pozvane k odzivu na odgovore Komisije, so enako kot Komisija navedle, da v njihove vrednosti prodaje ni treba znova vključiti prometa, ki so ga ustvarile z notranjimi povezavami. Prvič, različnega obravnavanja, ki bi iz tega izhajalo v škodo drugih obtoženih prevoznikov, naj ne bi bilo, ker ti prevozniki, ki v upravnem postopku niso omenili realizirane „notranje prodaje“, niso bili v položaju, ki bi bil primerljiv s položajem tožečih strank. Drugič, na storitve, ki so jih opravile na notranjih povezavah, naj bi imelo „vpliv“ samo izvzeto dvostransko sodelovanje z družbo Lufthansa. Poleg tega se tožeče stranke sklicujejo na sodbe Sodišča, izdane v povezavi s Sklepom Komisije C(2012) 1959 final z dne 28. marca 2012 v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP (zadeva COMP/39.462 – Špedicija).

935 V obravnavanem primeru se s členom 1(1) izpodbijanega sklepa obtoženim prevoznikom pripisuje odgovornost za kršitev člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi s povezavami med letališči v EGP. V nasprotju z odstavki od 2 do 4 tega člena, ki se nanašajo na povezave, ki so nujno mednarodne narave, se besedilo odstavka 1 razume tako, da zajema vse povezave med letališči pod pogojem, da sta izhodiščni in namembni kraj v EGP. Iz tega sledi, da se člen 1(1) nanaša na ravnanja, do katerih je prišlo tako v zvezi s povezavami med državami članicami ali državami pogodbenicami Sporazuma EGP kot v zvezi s povezavami, na katerih so se leti opravljali znotraj ene same države članice ali ene same države pogodbenice.

936 V teh okoliščinah promet, ki so ga obtoženi prevozniki ustvarili s povezavami, na katerih so se leti opravljali znotraj ene same države članice ali ene same države pogodbenice, nedvomno spada v obseg izvajanja enotne in trajajoče kršitve, njen gospodarski pomen in vloga, ki jo je imel vsak obtoženi prevoznik pri tem, pa ne bi bila pravično ocenjena, če se ta promet ne bi upošteval za namene izračuna globe.

937 Poleg tega je treba poudariti, da se zahteve po informacijah, ki jih je Komisija v upravnem postopku poslala obtoženim prevoznikom in s katerimi je želela med drugim evidentirati njihov promet v zvezi s povezavami v EGP, sklicujejo na „povezave, za katere sta bili izhodiščno in namembno letališče obe v EGP“, ne da bi bilo natančneje navedeno, da so te povezave nujno čezmejne. Komisija je v točki 1197 obrazložitve izpodbijanega sklepa glede vrednosti prodaje navedla, da je „promet [v EGP] ustvarjen v takrat 18 državah pogodbenicah [od 28] Sporazuma EGP“ in da je „promet [Unija-Švica] ustvarjen s povezavami med takrat 15 državami članicami [od 25] in Švico“. Uporaba besede „v“ v enem primeru in besede „med“ v drugem primeru kaže

namero Komisije, da v prvem primeru ne razlikuje med notranjimi povezavami in čezmejnimi povezavami, sicer bi navedla, da je promet v EGP ustvarjen s povezavami „med“ državami pogodbenicami.

938 Zgornja razlaga odraža namero Komisije, kot so jo razumeli obtoženi prevozniki in kot jo potrjuje dejstvo, da so tožeče stranke v upravnem postopku izrecno trdile, da je treba prodajo, realizirano z notranjimi povezavami, izključiti iz njihove vrednosti prodaje v zvezi s povezavami v EGP. Ta zahteva za izključitev notranjih povezav je namreč smiselna le, če se načeloma sprejme, da so bile zajete v povezavah v EGP.

939 Iz tega izhaja, da promet, ki so ga obtoženi prevozniki ustvarili s povezavami v EGP v eni sami državi pogodbenici, v vrednost prodaje ni bil vključen nenamerno, kot trdi Komisija. Ta promet je bil eden od elementov, ki jih je Komisija zahtevala v upravnem postopku, je bil vključen v vrednost prodaje, ki jo je Komisija uporabila v izpodbijanem sklepu na podlagi metode, ki ji je sledila, ter je odražal geografski obseg enotne in trajajoče kršitve, kot je razviden iz člena 1(1) izpodbijanega sklepa.

940 Zato je pomembno, tudi za zagotovitev enakega obravnavanja obtoženih prevoznikov, ki so vložili tožbo zoper izpodbijani sklep, da Splošno sodišče promet, ki so ga tožeče stranke ustvarile z notranjimi povezavami in znaša 7.991.282 EUR, znova vključi v vrednost prodaje, omenjeno v točkah 926 in 927 zgoraj.

941 Dalje, poudariti je treba, da je iz razlogov, navedenih v točkah od 1198 do 1212 obrazložitve izpodbijanega sklepa, koeficient teže v višini 16 % primeren za enotno in trajajočo kršitev.

942 Trditve od pete do devete ne dokazujejo nasprotno. Te trditve v bistvu napotujejo na očitke, podane v okviru drugega dela petega tožbenega razloga, ki so ga tožeče stranke podale v utemeljitev predloga za razglasitev ničnosti. Splošno sodišče pa je navedeni del tožbenega razloga preučilo in zavrnilo v točkah od 824 do 864 zgoraj, pri čemer na podlagi ničesar ni mogoče šteti, da te trditve utemeljujejo nižji koeficient teže kršitve od 16 %.

943 Zlasti v zvezi z domnevnim neobstojem učinkov enotne in trajajoče kršitve na širšo javnost, ki je predmet sedme trditve, navedene v podporo temu tožbenemu predlogu, je treba dodati, da zneska globe ni mogoče šteti za neprimernega zgolj zato, ker ne odraža gospodarske škode, ki je bila povzročena ali bi lahko bila povzročena z zatrjevano kršitvijo (sodba z dne 29. februarja 2016, Schenker/Komisija, T-265/12, EU:T:2016:111, točka 287). Ta trditev torej ne upravičuje znižanja koeficienta teže kršitve.

944 Vendar Splošno sodišče meni, da je treba koeficient teže kršitve znižati, da bi se upoštevalo, da pri usklajevanju glede DTG v zvezi s povezavami s krajem odhoda iz Tajske in krajem prihoda v EGP med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006, kar zadeva DTG, ni šlo za kršitev člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP. Iz tega namreč izhaja zmanjšanje obsega navedenega sestavnega dela. Ker to znižanje velja za omejeno trajanje in ne zadeva letov s krajem odhoda iz EGP in krajem prihoda na Tajskem, po presoji Splošna sodišča zadostuje, da se za upoštevanje tega vidika koeficient teže kršitve s 16 % zniža na 15,7 %.

945 V zvezi z dodatnim zneskom je treba poudariti, da točka 25 Smernic iz leta 2006 določa, da bo Komisija, ne glede na trajanje udeležbe podjetja pri kršitvi, vključila v osnovni znesek še znesek med vključno 15 % in 25 % vrednosti prodaje zaradi odvračanja podjetij od udeležbe pri horizontalnih sporazumih o določitvi cen, razdelitvi trga in omejitvi proizvodnje. V tej točki je

pojasnjeno, da bo pri odločitvi, kolikšen delež vrednosti prodaje naj se upošteva v posameznem primeru, Komisija upoštevala več dejavnikov, zlasti tiste iz točke 22 teh smernic. Ti dejavniki so dejavniki, ki jih Komisija upošteva pri določitvi koeficienta teže kršitve in vključujejo naravo kršitve, skupni tržni delež vseh zadevnih podjetij, geografski obseg kršitve in dejstvo, ali je bila kršitev izvršena ali ne.

946 Sodišče Unije je iz tega sklepalo, da tudi če Komisija ni navedla posebne obrazložitve v zvezi z deležem vrednosti prodaje, uporabljenim za dodatni znesek, za to zadostuje zgolj napotitev na analizo dejavnikov, uporabljenih za presojo teže (sodba z dne 15. julija 2015, SLM in Ori Martin/Komisija, T-389/10 in T-419/10, EU:T:2015:513, točka 264).

947 Komisija je v točki 1219 obrazložitve izpodbijanega sklepa menila, da mora „odstotek, ki ga je treba uporabiti za dodatni znesek, znašati 16 %“ glede na „posebne okoliščine zadeve“ in merila, ki so bila uporabljena za določitev koeficienta teže kršitve.

948 Iz tega sledi, da je po presoji Splošnega sodišča ob upoštevanju razlogov, navedenih v točkah od 1198 do 1212 obrazložitve izpodbijanega sklepa in v točki 944 zgoraj, dodatni znesek v višini 15,7 % primeren.

949 Poleg tega je treba uporabiti metodo, ki ji je Komisija sledila za izračun dodatnega zneska, uporabljenega za vsako od treh tožečih strank, kot ta metoda izhaja iz točk od 1221 do 1229 obrazložitve izpodbijanega sklepa.

950 Iz točk od 1214 do 1217 obrazložitve izpodbijanega sklepa je tudi razvidno, da je Komisija iz naslova trajanja udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi uporabila te faktorje množenja:

– 4 in 5/12 za družbo SAS, 4 in 8/12 za družbo SAS Cargo ter 4 za družbo SAS Consortium v zvezi s povezavami v EGP;

– 1 in 9/12 za družbi SAS in SAS Cargo v zvezi s povezavami Unija-tretje države;

– 3 in 8/12 za družbi SAS in SAS Cargo ter 1 in 6/12 za družbo SAS Consortium v zvezi s povezavami Unija-Švica;

– 8/12 za družbi SAS Cargo v zvezi s povezavami EGP brez povezav Unija-tretje države.

951 Ker Splošno sodišče ni ugotovilo napake pri določitvi trajanja enotne in trajajoče kršitve, je posledično primorano zavrniti deseto trditev in upoštevati faktorje množenja, navedene v prejšnji točki.

952 Zato je treba osnovni znesek globe določiti na 19.953.394,43 EUR za družbo SAS Consortium, 92.200.925,36 EUR za družbo SAS Cargo in 93.345.061,65 EUR za družbo SAS.

953 V zvezi s splošnim znižanjem za 50 % ni mogoče ugoditi predlogu Komisije, naj se tožečim strankam odvzame ta ugodnost. Kot je razvidno iz odgovora na tožbo, ta predlog predpostavlja, da Splošno sodišče odloči, da se promet od prodaje vstopnih storitev tovornega prevoza ne sme vključiti v vrednosti prodaje. Vendar v točki 929 zgoraj Splošno sodišče tega ni storilo.

954 Zato je treba osnovni znesek globe po uporabi splošnega znižanja za 50 %, ki se uporabi samo za osnovni znesek v zvezi s povezavami EGP brez povezav Unija-tretje države in povezavami Unija-tretje države (glej točko 1241 obrazložitve izpodbijanega sklepa), ki ga tožeče stranke niso uspešno izpodbijale v okviru predloga za razglasitev ničnosti in ki ni neprimeren, določiti po zaokroženju na 19.900.000 EUR za družbo SAS Consortium, 65.000.000 EUR za družbo SAS Cargo in 65.000.000 EUR za družbo SAS. V zvezi s tem Splošno sodišče šteje za primerno, da se ta osnovni znesek zaokroži navzdol na prvi dve številki, razen v primeru, če to znižanje pomeni več kot 2 % zneska pred zaokroženjem, v tem primeru pa se ta znesek zaokroži na prve tri številke. Ta metoda je objektivna, omogoča vsem obtoženim prevoznikom, ki so vložili tožbo zoper izpodbijani sklep, da so deležni znižanja in preprečuje različno obravnavanje (glej v tem smislu sodbo z dne 27. februarja 2014, InnoLux/Komisija, T-91/11, EU:T:2014:92, točka 166).

955 Glede enajste trditve, ki se nanaša na neobstoj ponovne kršitve, je treba spomniti, da je Komisija v točkah od 1243 do 1245 obrazložitve izpodbijanega sklepa družbama SAS Cargo in SAS Consortium naložila zvišanje osnovnega zneska globe za 50 % zaradi ponovne kršitve. Utemeljitev tožečih strank pa se prekriva s tisto, ki je bila podana v podporo četrtemu delu petega tožbenega razloga, navedenega v podporo predlogu za razglasitev ničnosti, ter ki jo je Splošno sodišče preučilo in zavrnilo v točkah od 868 do 885 zgoraj, pri čemer na podlagi ničesar ni mogoče šteti, da ravnanje tožečih strank, ki pomeni ponovno kršitev, upravičuje zvišanje osnovnega zneska globe za manj kot 50 %.

956 Nazadnje, v zvezi s prilagoditvami osnovnega zneska globe je treba opozoriti, da so bile tožeče stranke deležne splošnega znižanja za 15 %, katerega zadostnost izpodbijajo tako v okviru petega dela petega tožbenega razloga, navedenega v utemeljitev predloga za razglasitev ničnosti, kot v okviru trditev od trinajste do petnajste. Te trditve pa se prekrivajo s trditvami, podanimi v okviru petega dela petega tožbenega razloga, ki ga je Splošno sodišče preučilo in zavrnilo v točkah od 886 do 904 zgoraj, pri čemer z ničimer v njih ni mogoče upravičiti dodatnega znižanja zaradi spodbujanja, izhajajočega iz nekaterih predpisov ali upoštevnih praks ali zagotovil. In obratno, predlogu Komisije za odvzem ugodnosti, ki jo pomeni to znižanje, ni mogoče ugoditi iz razlogov, podobnih tistim, ki so predstavljeni v točki 953 zgoraj.

957 Poleg tega je Komisija v točkah 1258 in 1259 obrazložitve izpodbijanega sklepa tožečim strankam zaradi njihove omejene udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi odobrila znižanje osnovnega zneska globe za 10 %, ki ga tožeče stranke v okviru svoje dvanajste trditve v podporo temu predlogu ocenjujejo kot nezadostno. Spomniti pa je treba, da je Komisija tožečim strankam zmotno pripisala odgovornost za sestavni del enotne in trajajoče kršitve v zvezi z neplačilom provizij ter da je posledično precenila stopnjo njihove udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi. Zato ni bilo primerno, da je tožečim strankam iz tega naslova odobrila znižanje le za 10 %.

958 V teh okoliščinah je ob upoštevanju omejenega obdobja, v katerem so se obtoženi prevozniki usklajevali glede neplačila provizij, glede na trajanje enotne in trajajoče kršitve kot celote po presoji Splošnega sodišča primerno, da se iz naslova omejene udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi uporabi znižanje za 21 %.

959 Nasprotno pa po presoji Splošnega sodišča izključitev stikov, opisanih v točkah 196, 223, 406, 415, 443 in 517 obrazložitve izpodbijanega sklepa, iz sklopa indicev ne utemeljuje odobritve dodatnega znižanja tožečim strankam iz tega naslova. Ti stiki so se nanašali na izmenjave v zvezi z DTG, ki so se zgodile v okviru zveze WOW (točki 223 in 517), združenja ACCS (točka 443 obrazložitve) in, splošneje, na ravni glavne uprave (točke 196, 406 in 415 obrazložitve). Prvič, poudariti je treba, da kljub izključitvi teh stikov iz sklopa indicev, na katerega se je lahko sklicevala Komisija,

sodelovanje tožečih strank pri vsaki od teh treh vrst izmenjav in, *a fortiori*, pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve v zvezi z DGT na splošno ostaja izdatno podprto. Drugič, ugotoviti je treba, da nobena od teh izmenjav ne zadeva DTV. Odobritev znižanja tožečim strankam zaradi njihove omejene udeležbe pri enotni in trajajoči kršitvi za več kot 21 % torej ne bi bila primerna.

960 Poleg tega je treba šteti, da je znižanje za 15 %, ki so ga bile tožeče stranke deležne iz naslova prizanesljivosti, še naprej primerno.

961 Glede na vse zgoraj navedeno je treba znesek globe, naložene tožečim strankam, izračunati tako: najprej se določi osnovni znesek tako, da se glede na težo enotne in trajajoče kršitve uporabi odstotek v višini 15,7 % od vrednosti prodaje, ki so jo tožeče stranke leta 2005 realizirale na povezavah v EGP, povezavah Unija-tretje države, povezavah EGP brez povezav Unija-tretje države in povezavah Unija-Švica, nato se za trajanje kršitve uporabijo faktorji množenja, opisani v točki 950 zgoraj, kot so prilagojeni skladno z ugotovitvami iz točke 951 zgoraj, in nazadnje dodatni znesek v višini 15,7 %, kar pripelje do vmesnega zneska 19.900.000 EUR za družbo SAS Consortium, 92.200.925,36 EUR za družbo SAS Cargo in 93.345.061,65 EUR za družbo SAS. Po uporabi splošnega znižanja za 50 % ta znesek, ko se zaokroži, znaša 19.900.000 EUR za družbo SAS Consortium, 65.000.000 EUR za družbo SAS Cargo in 65.000.000 EUR za družbo SAS. Dalje, po zvišanju osnovnega zneska za 50 % zaradi ponovne kršitve, kar zadeva družbi SAS Consortium in SAS Cargo, ter uporabi splošnega znižanja za 15 % in dodatnega znižanja za 21 % zaradi omejene udeležbe tožečih strank pri enotni in trajajoči kršitvi je treba ta znesek določiti na 22.686.000 EUR za družbo SAS Consortium, 74.100.000 EUR za družbo SAS Cargo in 43.647.500 EUR za družbo SAS. Nazadnje, te zneske je treba znižati za 15 % iz naslova prizanesljivosti, kar privede do globe v končnem znesku 19.283.100 EUR za družbo SAS Consortium, 62.985.000 EUR za družbo SAS Cargo in 37.100.375 EUR za družbo SAS.

962 Glede zneskov glob, za katere so tožeče stranke individualno in solidarno odgovorne, po presoji Splošnega sodišča ni treba odstopiti od metode, ki jo je Komisija opisala v točkah 1226 in od 1231 do 1234 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Zato je treba globo, naloženo zgolj družbi SAS Consortium, določiti na 7.030.618 EUR, globo, naloženo družbama SAS Cargo in SAS Consortium skupno in solidarno, na 5.937.909 EUR, globo, naloženo družbam SAS Cargo, SAS Consortium in SAS skupno in solidarno, na 6.314.572 EUR, globo, naloženo družbama SAS Cargo in SAS skupno in solidarno, na 29.045.427 EUR in globo, naloženo družbi SAS Cargo, na 21.687.090 EUR.

IV. Stroški

963 V skladu s členom 134(3) Poslovnika vsaka stranka nosi svoje stroške, če vsaka uspe samo deloma. Vendar lahko Splošno sodišče, če se zdi to glede na okoliščine v zadevi upravičeno, odloči, da ena stranka poleg svojih stroškov nosi tudi del stroškov druge stranke.

964 Tožeče stranke so v obravnavani zadevi uspele z znatnim delom svojih predlogov. Zato je glede na okoliščine v tej zadevi pravično odločiti, da nosijo četrtino svojih stroškov, Komisija pa nosi svoje stroške in tri četrtine stroškov tožeče stranke.

Iz teh razlogov je

SPLOŠNO SODIŠČE (četrti razširjeni senat)

razsodilo:

1. **Člen 1(1)(o)(p) in (q), (2)(o) in (p), (3)(o) in (p) ter (4)(o), (p) in (q) Sklepa Komisije C(2017) 1742 final dne 17. marca 2017 v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (zadeva AT.39258 – letalski tovorni prevoz) se razglasi za ničen v delu, v katerem je ugotovljeno sodelovanje družb SAS AB, SAS Cargo Group A/S in Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve, ki se nanaša na neplačilo provizij od dodatnih taks.**

2. **Člen 1(2)(o) in (p) se razglasi za ničen v delu, v katerem je ugotovljena kršitev člena 101 PDEU v zvezi s povezavami s krajem odhoda iz Tajske in krajem prihoda v Evropski uniji med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006, kar zadeva sestavni del v zvezi z DTG, člen 1(3)(o) in (p) pa v delu, v katerem je ugotovljena kršitev člena 53 Sporazuma EGP v zvezi s povezavami s krajem odhoda iz Tajske in krajem prihoda v Evropskem gospodarskem prostoru med 20. julijem 2005 in 14. februarjem 2006, kar zadeva sestavni del v zvezi z DTG.**

3. **Člen 3, od (n) do (r), se razglasi za ničen.**

4. **Globa, naložena družbi Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, se določi na 7.030.618 EUR, globa, naložena družbi SAS Cargo Group in družbi Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden skupno in solidarno, na 5.937.909 EUR, globa, naložena družbi SAS Cargo Group, družbi Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden in družbi SAS skupno in solidarno, na 6.314.572 EUR, globa, naložena družbi SAS Cargo Group in družbi SAS skupno in solidarno, na 29.045.427 EUR in globa, naložena družbi SAS Cargo Group, na 21.687.090 EUR.**

5. **V preostalem se tožba zavrne.**

6. **Evropska komisija nosi svoje stroške in tri četrtine stroškov družb SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden in SAS.**

7. **Družbe SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden in SAS nosijo četrtino svojih stroškov.**

Kanninen Schwarcz Iliopoulos

Spielmann Reine

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourgu, 30. marca 2022.

Podpisi

Kazalo

I. Dejansko stanje . . . 2

A. Upravni postopek . . . 2

B. Sklep z dne 9. novembra 2010 . . . 3

C. Tožbe zoper Sklep z dne 9. novembra 2010 pred Splošnim sodiščem . . . 6

D. Izpodbijani sklep . . . 7

II. Postopek in predlogi strank . . . 17

III. Pravo . . . 18

A. Predlog za razglasitev ničnosti . . . 18

1. Prvi tožbeni razlog: kršitev pravice do obrambe in načela enakosti orožij zaradi odrekanja dostopa do obremenilnih in razbremenilnih dokazov . . . 19

a) Domnevni obremenilni dokazi . . . 22

b) Domnevni razbremenilni dokazi . . . 24

c) Sklepna ugotovitev . . . 25

2. Drugi tožbeni razlog: kršitev pravice do izjave in nepristojnost . . . 25

a) Prvi del drugega tožbenega razloga: kršitev pravice do izjave in nepristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami . . . 26

1) Pravica do izjave . . . 26

2) Uporaba merila opredeljenih učinkov . . . 28

i) Učinki usklajevanja v zvezi z vstopnimi storitvami tovornega prevoza, obravnavanega ločeno . . . 30

– Upoštevnost zadevnega učinka . . . 30

– Predvidljivost zadevnega učinka . . . 32

– Znatnost zadevnega učinka . . . 34

– Takojšnja narava zadevnega učinka . . . 36

ii) Učinki enotne in trajajoče kršitve kot celote . . . 37

b) Drugi del drugega tožbenega razloga: povezave EGP brez povezav Unija-Švica . . . 39

3. Tretji tožbeni razlog: napaka pri presoji ravnanj, v katera so bile vpletene tožeče stranke, in tega, da ta ravnanja dokazujejo njihovo udeležbo pri enotni in trajajoči kršitvi ali njihovo seznanjenost z njo 41

a) Prvi del: več nezakonitosti pri ugotavljanju enotne in trajajoče kršitve svetovnega obsega 41

1) Prvi očitek: kršitev obveznosti obrazložitve in napačne ugotovitve glede svetovne razsežnosti enotne in trajajoče kršitve 42

2) Drugi očitek: napačne ugotovitve glede enotne narave kršitve 47

3) Tretji očitek: napačne ugotovitve glede trajajoče narave kršitve 51

b) Drugi del: napake pri presoji ravnanj v okviru dvostranske poslovne povezave z družbo Lufthansa 51

c) Tretji del: napake pri presoji izmenjave elektronskih sporočil iz decembra 1999 v okviru zveze Star Cargo 55

d) Četrti del: napake pri presoji ravnanj v okviru zveze WOW 59

1) Prvi očitek: napake pri ugotovitvi nelegitimnosti stikov med člani zveze WOW 59

i) Kršitev pravice do obrambe 59

ii) Obseg zveze WOW in njeno dejansko izvajanje 61

iii) Obseg stikov v okviru zveze WOW 62

2) Drugi očitek: protipravna opustitev preizkusa združljivosti stikov v okviru zveze WOW s členom 101 PDEU 65

i) Retroaktivna in diskriminatorna uporaba nove razlage pravila, ki se uporablja za letalske poslovne povezave 65

ii) Neupoštevanje izjav tožečih strank v zvezi z uporabo člena 101(3) PDEU . 66

3) Tretji očitek: napake v zvezi z vključitvijo stikov v okviru zveze WOW v obseg enotne in trajajoče kršitve 67

e) Osmi del: napake v zvezi z vključitvijo lokalnih in nepodobnih dogodkov, ki so se zgodili v nekaterih državah, v enotno in trajajočo kršitev 67

f) Peti del: napake v zvezi z vključitvijo stikov, ki so se navezovali na dogovore o rezervaciji zmogljivosti, v enotno in trajajočo kršitev 72

g) Šesti del: napake pri presoji stikov, do katerih je prišlo v tretjih državah 76

1) Prvi očitek: kršitev načel suverenosti in nevmešavanja 76

2) Drugi očitek: napake pri presoji državne prisile, ki naj bi ji bile tožeče stranke podvržene v več tretjih državah 77

i) Hongkong 79

ii) Japonska 81

iii) Druge tretje države 84

3) Tretji očitek: napake pri uporabi člena 101(1) PDEU za ravnanja, ki se navezujejo na vstopne povezave in do katerih je prišlo pred 1. majem 2004, ter člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu za ravnanja, ki se navezujejo na povezave Unija-Švica in do katerih je prišlo pred 1. junijem 2002 86

4) Četrti očitek: napake pri presoji ravnanj, do katerih je prišlo v Švici 90

5) Peti očitek: napaka v zvezi z vključitvijo ravnanj tožečih strank v tretjih državah v enotno in trajajočo kršitev 93

h) Sedmi del: napake pri presoji ugibanj drugih prevoznikov glede ravnanja tožečih strank 94

i) Deveti del: napake pri presoji seznanjenosti tožečih strank z ravnanjem drugih obtoženih prevoznikov 96

1) Dodatne takse 97

2) Neplačilo provizij 102

j) Deseti del: napake pri celoviti presoji sklopa indicev, na katerega se je sklicevala Komisija 105

4. Četrti tožbeni razlog: kršitev člena 266 PDEU, lastninske pravice, varovane s členom 17 Listine, in obveznosti obrazložitve 107

a) Prvi del: kršitev člena 266 PDEU 107

b) Drugi del: kršitev lastninske pravice, varovane s členom 17 Listine 108

c) Tretji del: kršitev obveznosti obrazložitve 110

5. Peti tožbeni razlog: napake pri določitvi zneska globe, naložene tožečim strankam 111

a) Prvi del: napake pri določitvi vrednosti prodaje 111

1) Vključitev prometa od prodaje storitev tovornega prevoza na povezavah EGP brez povezav Unija-Švica v vrednost prodaje 112

2) Vključitev prometa od prodaje, „realizirane zunaj EGP“, v vrednost prodaje in splošno znižanje za 50 % 113

3) Vključitev skupne cene storitev tovornega prevoza v vrednost prodaje namesto vključitve samo dodatnih taks 117

4) Vključitev prodaje, realizirane s povezavami, ki niso povezane z lokalnimi in posamičnimi dogodki, pri katerih naj bi sodelovale tožeče stranke v zvezi s „peščico povezav“, v vrednost prodaje 118

b) Drugi del: napake pri določitvi teže enotne in trajajoče kršitve 119

c) Tretji del: napake pri določitvi trajanja enotne in trajajoče kršitve 123

d) Četrti del: napake pri zvišanju osnovnega zneska zaradi ponovne kršitve 124

e) Peti del: napake pri upoštevanju olajševalnih okoliščin 126

B. Predlog za spremembo zneska globe, naložene tožečim strankam 129

IV. Stroški 137