



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 16ης Δεκεμβρίου 2015*

«Ανταγωνισμός — Συμπράξεις — Ευρωπαϊκή αγορά αεροπορικών μεταφορών φορτίου — Συμφωνίες και εναρμονισμένες πρακτικές σχετικές με διάφορα στοιχεία της τιμής των υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών φορτίου (πρόβλεψη επίναυλου καυσίμου και πρόσθετων τελών ασφαλείας, άρνηση καταβολής προμήθειας επί των πρόσθετων τελών) — Άρθρο 101 ΣΛΕΕ, άρθρο 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ και άρθρο 8 της Συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Κοινότητας και της Ελβετίας — Υποχρέωση αιτιολογήσεως»

Στην υπόθεση T-67/11,

Martinair Holland NV, με έδρα το Haarlemmermeer (Κάτω Χώρες), εκπροσωπούμενη από τον R. Wesseling, δικηγόρο,

προσφεύγουσα,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης αρχικώς από τους S. Noë, N. von Lingen και C. Giolito, στη συνέχεια από τους S. Noë, C. Giolito και A. Dawes, επικουρούμενους από τον B. Doherty, barrister,

καθής,

με αντικείμενο αίτημα ακυρώσεως της αποφάσεως C(2010) 7694 τελικό της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ και του άρθρου 8 της Συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (Υπόθεση COMP/39258 — αεροπορικές μεταφορές φορτίου), στο μέτρο που αφορά την προσφεύγουσα, ή, τουλάχιστον, ακυρώσεως του άρθρου 5, στοιχείο β', της αποφάσεως αυτής, καθόσον επιβάλλει πρόστιμο στην προσφεύγουσα, ή μειώσεως του εν λόγω προστίμου,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους H. Kanninen (εισηγητή), πρόεδρο, I. Pelikánová και E. Buttigieg, δικαστές,

γραμματέας: Σ. Σπυροπούλου, υπάλληλος διοικήσεως,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 21ης Μαΐου 2015,

εκδίδει την ακόλουθη

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

Απόφαση

Ιστορικό της διαφοράς

- 1 Η προσφεύγουσα Martinair Holland NV είναι εταιρία αερομεταφορών δραστηριοποιούμενη στην αγορά των αεροπορικών μεταφορών φορτίου (στο εξής: αερομεταφορές φορτίου).
- 2 Στις 7 Δεκεμβρίου 2005, περιήλθε στην Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων αίτηση περί μη επιβολής προστίμου, την οποία υπέβαλαν η Deutsche Lufthansa AG (στο εξής: Lufthansa) και οι θυγατρικές της, Lufthansa Cargo AG και Swiss International Air Lines AG (στο εξής: Swiss), δυνάμει της ανακοινώσεως της Επιτροπής σχετικά με τη μη επιβολή και τη μείωση των προστίμων σε περιπτώσεις συμπράξεων (καρτέλ) (ΕΕ 2002, C 45, σ. 3, στο εξής: ανακοίνωση του 2002 περί επιείκειας). Σύμφωνα με την αίτηση αυτή, πολλές εταιρίες δραστηριοποιούμενες στην αγορά των αερομεταφορών φορτίου (στο εξής: μεταφορείς) διατηρούσαν μεταξύ τους αντίθετες προς τον ανταγωνισμό επαφές οι οποίες αφορούσαν, ειδικότερα:
 - τον επίναυλο καυσίμου (στο εξής: επίναυλος), που καθιερώθηκε προκειμένου να αντιμετωπιστεί το αυξανόμενο κόστος των καυσίμων,
 - τα πρόσθετα τέλη ασφάλειας (στο εξής: πρόσθετα τέλη), που καθιερώθηκαν προκειμένου να αντιμετωπιστεί το κόστος ορισμένων μέτρων ασφαλείας επιβληθέντων μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.
- 3 Στις 14 και 15 Φεβρουαρίου 2006, η Επιτροπή προέβη σε αιφνίδιους ελέγχους, σύμφωνα με το άρθρο 20 του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα [101 ΣΛΕΕ] και [102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ L 1, σ. 1).
- 4 Μετά τους ελέγχους, πολλοί μεταφορείς, μεταξύ των οποίων και η προσφεύγουσα, υπέβαλαν αίτηση δυνάμει της ανακοινώσεως του 2002 περί επιείκειας.
- 5 Στις 19 Δεκεμβρίου 2007, η Επιτροπή απηύθυνε ανακοίνωση αιτιάσεων προς 27 μεταφορείς, στους οποίους συμπεριέλαβε και την προσφεύγουσα (στο εξής: ανακοίνωση των αιτιάσεων). Επισήμανε δε ότι οι εν λόγω μεταφορείς είχαν παραβεί το άρθρο 101 ΣΛΕΕ, το άρθρο 53 της Συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (ΕΟΧ) και το άρθρο 8 της Συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (στο εξής: συμφωνία με την Ελβετία), μετέχοντας σε παγκόσμια σύμπραξη σχετική, μεταξύ άλλων, με τον επίναυλο, τα πρόσθετα τέλη και την άρνηση καταβολής προμηθειών επί των πρόσθετων τελών (στο εξής: άρνηση καταβολής προμηθειών). Προς απάντηση στην ανακοίνωση των αιτιάσεων, οι αποδέκτες της υπέβαλαν γραπτές παρατηρήσεις. Κατά το διάστημα μεταξύ 30 Ιουνίου και 4 Ιουλίου 2008 πραγματοποιήθηκε ακρόαση.
- 6 Στις 9 Νοεμβρίου 2010, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση C(2010) 7694 τελικό, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας με την Ελβετία (Υπόθεση COMP/39258 — αεροπορικές μεταφορές φορτίου) (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση). Η προσβαλλόμενη απόφαση απευθύνθηκε προς τους ακόλουθους 21 μεταφορείς (στο εξής: εμπλεκόμενοι μεταφορείς):
 - Air Canada,
 - Air France-KLM,
 - Société Air France SA (στο εξής: Air France),
 - Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (στο εξής: KLM),

- British Airways plc,
 - Cargolux Airlines International SA (στο εξής: Cargolux),
 - Cathay Pacific Airways Ltd (στο εξής: CPA),
 - Japan Airlines Corp.,
 - Japan Airlines International Co. Ltd (στο εξής: Japan Airlines),
 - Lan Airlines SA (στο εξής: LAN),
 - Lan Cargo SA (στο εξής: LAN Cargo),
 - Lufthansa Cargo,
 - Lufthansa,
 - Swiss,
 - την προσφεύγουσα,
 - Qantas Airways Ltd (στο εξής: Qantas),
 - SAS AB,
 - SAS Cargo Group A/S (στο εξής: SAS Cargo),
 - Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (στο εξής: Scandinavian Airlines),
 - Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (στο εξής: SAC),
 - Singapore Airlines Ltd.
- 7 Οι αιτιάσεις που διατυπώθηκαν προσωρινά έναντι των λοιπών αποδεκτών της ανακοινώσεως των αιτιάσεων αποσύρθηκαν στη συνέχεια.
- 8 Στο αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως περιγράφεται μια ενιαία και διαρκής παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας με την Ελβετία, η οποία καλύπτει το έδαφος του ΕΟΧ και της Ελβετίας, και μέσω της οποίας οι εμπλεκόμενοι μεταφορείς φέρονται ότι συντόνισαν τη συμπεριφορά τους όσον αφορά την τιμολόγηση της παροχής υπηρεσιών αερομεταφορών φορτίου.

- 9 Το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, στο μέτρο που αφορά την προσφεύγουσα, έχει ως εξής:

«Άρθρο 1

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της [Σ]υμφωνίας ΕΟΧ μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και σε εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων της τιμής την οποία χρεώνουν για υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίων [...] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός ΕΟΧ, κατά τη διάρκεια των ακόλουθων περιόδων:

[...]

θ) [η προσφεύγουσα], από τις 22 Ιανουαρίου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,

[...]

Άρθρο 2

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και σε εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων της τιμής την οποία χρεώνουν για υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίων [...] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης και αερολιμένων εκτός του ΕΟΧ, κατά τη διάρκεια των ακόλουθων περιόδων:

[...]

ιε) [η προσφεύγουσα], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,

[...]

Άρθρο 3

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 53 της [Σ]υμφωνίας ΕΟΧ μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και σε εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων της τιμής την οποία χρεώνουν για υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίων [...] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων χωρών οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία ΕΟΧ, αλλά όχι κράτη μέλη, και τρίτων χωρών, κατά τη διάρκεια των ακόλουθων περιόδων:

[...]

ιγ) [η προσφεύγουσα], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,

[...]

Άρθρο 4

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 8 της συμφωνίας [με την Ελβετία] [...] μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και σε εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων της τιμής την οποία χρεώνουν για υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίων [...] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός της [Ένωσης] και αερολιμένων της Ελβετίας, κατά τη διάρκεια των ακόλουθων περιόδων:

[...]

θ) [η προσφεύγουσα], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,

[...]

Άρθρο 5

Για τις παραβάσεις που περιγράφονται στα άρθρα 1 έως 4 επιβάλλονται τα ακόλουθα πρόστιμα:

[...]

ιγ) [στην προσφεύγουσα]: 29 500 000 ευρώ,

[...]

Άρθρο 6

Οι επιχειρήσεις των άρθρων 1 έως 4 οφείλουν να παύσουν αμέσως τις περιγραφόμενες στα άρθρα αυτά παραβάσεις, εφόσον δεν το έχουν ήδη πράξει.

Δεσμεύονται να απόσχουν στο μέλλον από κάθε πράξη ή συμπεριφορά των άρθρων 1 έως 4, καθώς και από κάθε πράξη ή συμπεριφορά με ίδιο ή παρεμφερή σκοπό ή αποτέλεσμα.

Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις ακόλουθες επιχειρήσεις:

[...]

[την προσφεύγουσα]

[...]».

Διαδικασία

- 10 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 24 Ιανουαρίου 2011, η προσφεύγουσα άσκησε την υπό κρίση προσφυγή. Η Επιτροπή κατέθεσε υπόμνημα αντικρούσεως στις 27 Μαΐου 2011.
- 11 Με απόφαση της 29ης Ιουνίου 2011, το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 47, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Γενικού Δικαστηρίου της 2ας Μαΐου 1991, ότι δεν απαιτείται δεύτερη ανταλλαγή υπομνημάτων.
- 12 Με απόφαση του Προέδρου του Γενικού Δικαστηρίου της 1ης Δεκεμβρίου 2011, ένας από τους δικαστές του έκτου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου —δικάζοντας σχηματισμού στον οποίο μετείχε ο εισηγητής δικαστής— αντικαταστάθηκε από άλλον δικαστή.
- 13 Με απόφαση του Προέδρου του Γενικού Δικαστηρίου της 17ης Ιανουαρίου 2013, ο εισηγητής δικαστής αντικαταστάθηκε από νέο δικαστή και η υπό κρίση υπόθεση ανατέθηκε σε νέο εισηγητή δικαστή, μετέχοντα στη σύνθεση του έκτου τμήματος.
- 14 Κατόπιν αιτήματος του Γενικού Δικαστηρίου διατυπωθέντος στο πλαίσιο των μέτρων οργάνωσης της διαδικασίας που προβλέπει το άρθρο 64 του Κανονισμού Διαδικασίας της 2ας Μαΐου 1991, η προσφεύγουσα υπέβαλε, με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις

5 Ιουλίου 2013, παρατηρήσεις επί του υπομνήματος αντικρούσεως. Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 27 Σεπτεμβρίου 2013, η Επιτροπή υπέβαλε τις δικές της παρατηρήσεις επί των ως άνω παρατηρήσεων.

- 15 Λόγω μεταβολής της συνθέσεως των τμημάτων του Γενικού Δικαστηρίου, ο εισηγητής δικαστής τοποθετήθηκε στο πρώτο τμήμα, στο οποίο, κατά συνέπεια, ανατέθηκε η υπό κρίση υπόθεση στις 2 Οκτωβρίου 2013.
- 16 Κατόπιν εκθέσεως του εισηγητή δικαστή, το Γενικό Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία. Επιπλέον, στο πλαίσιο των μέτρων οργάνωσης της διαδικασίας που προβλέπει το άρθρο 64 του Κανονισμού Διαδικασίας της 2ας Μαΐου 1991, το Γενικό Δικαστήριο έθεσε γραπτές ερωτήσεις στους διαδίκους, στις οποίες αυτοί απάντησαν εμπροθέσμως.
- 17 Στις 28 Απριλίου 2015, το Γενικό Δικαστήριο κάλεσε την προσφεύγουσα να του γνωστοποιήσει αν η έκθεση ακροατηρίου περιέχει εμπιστευτικά στοιχεία που δεν πρέπει να δημοσιοποιηθούν. Με δύο επιστολές της 4ης Μαΐου 2015, η προσφεύγουσα, αφενός, ζήτησε τη μη δημοσιοποίηση ορισμένων στοιχείων της εκθέσεως ακροατηρίου και, αφετέρου, υπέβαλε ορισμένες παρατηρήσεις επί της εκθέσεως αυτής, το δε Γενικό Δικαστήριο έλαβε υπόψη τις διαδικαστικές αυτές πράξεις.
- 18 Οι διάδικοι ανέπτυξαν προφορικά τις απόψεις τους και απάντησαν στις ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 21ης Μαΐου 2015.

Αιτήματα των διαδίκων

- 19 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:
- να ακυρώσει εν όλω ή εν μέρει τα άρθρα 1 έως 7 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στο μέρος που αφορούν την προσφεύγουσα,
 - ή, να μειώσει το πρόστιμο που της επιβλήθηκε με το άρθρο 5, στοιχείο ιγ', της προσβαλλομένης αποφάσεως,
 - να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.
- 20 Η Επιτροπή ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:
- να απορρίψει την προσφυγή,
 - να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

Σκεπτικό

- 21 Προς στήριξη της προσφυγής, η προσφεύγουσα προβάλλει δύο λόγους εκ των οποίων ο πρώτος αντλείται από παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως, από προσβολή του δικαιώματος χρηστής διοικήσεως, του δικαιώματος αποτελεσματικής προσφυγής και δίκαιης δίκης, του τεκμηρίου αθωότητας και των δικαιωμάτων άμυνας, και ο δεύτερος από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως κατά τον υπολογισμό του προστίμου, από παράβαση του κανονισμού 1/2003 και των κατευθυντηρίων γραμμών για τον υπολογισμό των προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 23, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 (ΕΕ 2006, C 210, σ. 2), από παραβίαση των αρχών της αναλογικότητας και της ίσης μεταχειρίσεως και από παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως.

- 22 Ο πρώτος λόγος διαρθρώνεται σε δύο σκέλη εκ των οποίων το πρώτο αντλείται από παράβαση της υποχρέωσης αιτιολογήσεως και από προσβολή του δικαιώματος χρηστής διοικήσεως, και το δεύτερο από προσβολή του δικαιώματος χρηστής διοικήσεως, του δικαιώματος αποτελεσματικής προσφυγής και δίκαιης δίκης, του τεκμηρίου αθωότητας και των δικαιωμάτων άμυνας.
- 23 Στο πλαίσιο του πρώτου σκέλους του πρώτου λόγου, η προσφεύγουσα υποστηρίζει μεταξύ άλλων ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν καθιστά εφικτό τον προσδιορισμό της φύσεως και της εκτάσεως της ή των παραβάσεων που της καταλογίζονται, στο μέτρο που, ενώ το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως αναφέρει τέσσερις παραβάσεις σχετικές με διαφορετικές περιόδους και διαφορετικά δρομολόγια και διαπραχθείσες από διαφορετικούς μεταφορείς, το αιτιολογικό της αφορά μία και μόνη ενιαία και διαρκή παγκόσμια παράβαση, η οποία καλύπτει όλα τα δρομολόγια. Η προσφεύγουσα προσθέτει ότι, στο μέτρο που η Επιτροπή εξέτασε τις προϋποθέσεις εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας με την Ελβετία μόνο σε σχέση με την ύπαρξη μιας φερόμενης παγκόσμιας συμπράξεως, η διαπίστωση, με το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι διαπράχθηκαν τέσσερις παραβάσεις δεν μπορεί να έχει ως βάση την εκτίμηση των πραγματικών περιστατικών και των αποδεικτικών στοιχείων η οποία περιέχεται στο αιτιολογικό. Με την προσβαλλόμενη απόφαση η Επιτροπή δεν εξέτασε το ζήτημα αν τα πραγματικά περιστατικά που εξακρίβωσε και τα αποδεικτικά στοιχεία που συνέλεξε στοιχειοθετούν τις τέσσερις ειδικές παραβάσεις που περιγράφουν, αντιστοίχως, τα άρθρα 1 έως 4 της αποφάσεως αυτής.
- 24 Επομένως, με το πρώτο σκέλος του πρώτου λόγου, η προσφεύγουσα υποστηρίζει κατ' ουσίαν ότι η προσβαλλόμενη απόφαση έχει ελλιπή αιτιολογία, στο μέτρο που το αιτιολογικό και το διατακτικό της αποφάσεως αυτής είναι αντιφατικά, πράγμα που η Επιτροπή αμφισβητεί.
- 25 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η επιβαλλόμενη από το άρθρο 296, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ αιτιολογία πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα να διαφανεί κατά τρόπο σαφή και μη διφορούμενο η συλλογιστική του θεσμικού οργάνου που εξέδωσε την προσβαλλόμενη πράξη, ώστε οι μεν ενδιαφερόμενοι να μπορούν να λάβουν γνώση των λόγων που δικαιολογούν τη λήψη του μέτρου και να υπερασπισθούν τα δικαιώματά τους, ο δε δικαστής της Ευρωπαϊκής Ένωσης να μπορεί να ασκήσει τον έλεγχό του (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 25ης Ιουνίου 1998, *British Airways* κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-371/94 και T-394/94, Συλλογή, EU:T:1998:140, σκέψη 89, και της 29ης Ιουνίου 2012, *GDF Suez* κατά Επιτροπής, T-370/09, Συλλογή, EU:T:2012:333, σκέψη 117). Η υποχρέωση αιτιολογήσεως πρέπει να εκτιμάται σε συνάρτηση με τις περιστάσεις της συγκεκριμένης υποθέσεως, και ιδίως με το περιεχόμενο της πράξεως, τη φύση της παρατιθέμενης αιτιολογίας και το συμφέρον που ενδέχεται να έχουν οι αποδέκτες της πράξεως, ή άλλα πρόσωπα τα οποία η πράξη αφορά άμεσα και ατομικά, να λάβουν εξηγήσεις (βλ., συναφώς, αποφάσεις της 2ας Απριλίου 1998, *Epitropi katá Sytraval kai Brink's France*, C-367/95 P, Συλλογή, EU:C:1998:154, σκέψη 63, της 15ης Μαρτίου 2000, *Cimenteries CBR* κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-25/95, T-26/95, T-30/95 έως T-32/95, T-34/95 έως T-39/95, T-42/95 έως T-46/95, T-48/95, T-50/95 έως T-65/95, T-68/95 έως T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 και T-104/95, Συλλογή, EU:T:2000:77, σκέψη 469).
- 26 Η αιτιολογία δεν απαιτείται να εξειδικεύει όλα τα ουσιώδη πραγματικά και νομικά στοιχεία, στο μέτρο που το ζήτημα κατά πόσον η αιτιολογία μιας πράξεως ικανοποιεί τις επιταγές του άρθρου 296 ΣΛΕΕ πρέπει να εκτιμάται όχι μόνον βάσει του γράμματός της, αλλά και του πλαισίου στο οποίο εντάσσεται, καθώς και του συνόλου των κανόνων δικαίου που διέπουν το σχετικό θέμα (βλ., συναφώς, αποφάσεις Επιτροπή κατά *Sytraval* και *Brink's France*, σκέψη 25 ανωτέρω, EU:C:1998:154, σκέψη 63, και της 2ας Φεβρουαρίου 2012, *Denki Kagaku Kogyo* και *Denka Chemicals* κατά Επιτροπής, T-83/08, EU:T:2012:48, σκέψη 91).
- 27 Εντούτοις, γεγονός παραμένει ότι, στο πλαίσιο αιτιολογήσεως αποφάσεως εκδιδόμενης προς εξασφάλιση της εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού, η Επιτροπή υποχρεούται, δυνάμει του άρθρου 296 ΣΛΕΕ, να αναφέρει τουλάχιστον τα πραγματικά περιστατικά και τις σκέψεις που έχουν ουσιώδη σημασία στην οικονομία της αποφάσεώς της, παρέχοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, στο

αρμόδιο δικαστήριο και στα ενδιαφερόμενα μέρη τη δυνατότητα να πληροφορηθούν τις συνθήκες υπό τις οποίες εφάρμοσε το δίκαιο της Ένωσης (βλ., συναφώς, απόφαση Denki Kagaku Kogyo και Denka Chemicals κατά Επιτροπής, σκέψη 26 ανωτέρω, EU:T:2012:48, σκέψη 91).

- 28 Εκτός αυτού, η αιτιολογία μιας πράξεως πρέπει να είναι λογική και, ιδίως, να μην εμφανίζει εσωτερικές αντιφάσεις που να εμποδίζουν την ορθή κατανόηση των λόγων εκδόσεως της πράξεως (βλ. συναφώς, αποφάσεις της 10ης Ιουλίου 2008, Bertelsmann και Sony Corporation of America κατά Impala, C-413/06 P, Συλλογή, EU:C:2008:392, σκέψη 169, και της 29ης Σεπτεμβρίου 2011, Elf Aquitaine κατά Επιτροπής, Συλλογή, C-521/09 P, EU:C:2011:620, σκέψη 151).
- 29 Προστίθεται δε ότι ναι μεν από τις διατάξεις του άρθρου 23, παράγραφος 5, του κανονισμού 1/2003 προκύπτει ότι οι αποφάσεις περί επιβολής προστίμων λόγω παράβασης του δικαίου του ανταγωνισμού δεν έχουν ποινικό χαρακτήρα, πλην όμως η παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας με την Ελβετία προϋποθέτει συμπεριφορά η οποία χαρακτηρίζεται γενικώς ως αθέμιτη, βλάπτει εν γένει το κοινό, προξενεί πραγματική αποδοκιμασία και είναι σε θέση να επισύρει, για τις ευθυνόμενες επιχειρήσεις, πρόστιμα δυνάμενα να ανέλθουν έως και στο 10 % του ετήσιου κύκλου εργασιών, ήτοι πρόστιμα αυστηρά πέραν πάσης αμφιβολίας (βλ. προτάσεις της γενικής εισαγγελέα E. Sharpston στην υπόθεση KME Germany κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-272/09 P, Συλλογή, EU:C:2011:63, σημείο 64). Λαμβανομένης υπόψη της φύσεως των επίμαχων παραβάσεων καθώς και της φύσεως και του βαθμού της σοβαρότητας των συναφών κυρώσεων (βλ. απόφαση της 27ης Μαρτίου 2014, Saint-Gobain Glass France κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-56/09 και T-73/09, Συλλογή, EU:T:2014:160, σκέψη 78 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), οι κυρώσεις αυτές εμπίπτουν στο ποινικό δίκαιο κατά την έννοια του άρθρου 6 της Συμβάσεως για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών, που υπογράφηκε στη Ρώμη στις 4 Νοεμβρίου 1950 (στο εξής: ΕΣΔΑ), όπως προκύπτει μεταξύ άλλων από την απόφαση του ΕΔΔΑ A. Menarini Diagnostis κατά Ιταλίας της 27ης Σεπτεμβρίου 2011 (αριθ. 43509/08, §§ 39 έως 44).
- 30 Επιπλέον, στις σκέψεις 58 και 59 της αποφάσεώς του A. Menarini Diagnostis κατά Ιταλίας (σκέψη 29 ανωτέρω), το ΕΔΔΑ υπενθύμισε ότι, όταν επιβάλλεται «ποινή» με απόφαση διοικητικής αρχής, ο ενδιαφερόμενος πρέπει να έχει τη δυνατότητα να προσβάλει αυτήν τη βλαπτική για τα συμφέροντά του απόφαση ενώπιον δικαστηρίου που παρέχει τις προβλεπόμενες στο άρθρο 6 της ΕΣΔΑ εγγυήσεις (βλ., συναφώς, απόφαση της 18ης Ιουλίου 2013, Schindler Holding κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-501/11 P, Συλλογή, EU:C:2013:522, σκέψη 34).
- 31 Η αρχή της αποτελεσματικής δικαστικής προστασίας, γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης που θεμελιώνεται σήμερα στο άρθρο 47 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης και που αντιστοιχεί, στο δίκαιο της Ένωσης, στο άρθρο 6, παράγραφος 1, της ΕΣΔΑ (βλ. απόφαση της 10ης Ιουλίου 2014, Telefónica και Telefónica de España κατά Επιτροπής, C-295/12 P, Συλλογή, EU:C:2014:2062, σκέψη 57 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία), συνεπάγεται ότι το διατακτικό αποφάσεως εκδοθείσας από την Επιτροπή με την οποία διαπιστώνονται παραβάσεις των κανόνων ανταγωνισμού πρέπει να είναι ιδιαιτέρως σαφές και ακριβές ώστε οι επιχειρήσεις στις οποίες καταλογίζεται ευθύνη και επιβάλλονται κυρώσεις να είναι σε θέση να κατανοήσουν και να αμφισβητήσουν τους λόγους του καταλογισμού της ευθύνης και της επιβολής των κυρώσεων, όπως οι λόγοι αυτοί προκύπτουν από το γράμμα του διατακτικού της οικείας αποφάσεως.
- 32 Συγκεκριμένα, υπενθυμίζεται ότι η φύση και η έκταση των παραβάσεων για τις οποίες η Επιτροπή επιβάλλει κυρώσεις εκτίθεται στο διατακτικό των αποφάσεων του θεσμικού αυτού οργάνου. Επισημαίνεται ότι, καταρχήν, όσον αφορά ακριβώς το περιεχόμενο και τη φύση των παραβάσεων για τις οποίες επιβάλλονται κυρώσεις, εκείνο που έχει σημασία είναι το διατακτικό και όχι το αιτιολογικό. Μόνο σε περίπτωση ασάφειας στη διατύπωση του διατακτικού πρέπει αυτό να ερμηνεύεται υπό το πρίσμα του αιτιολογικού της αποφάσεως. Όπως έχει κρίνει ο δικαστής της Ένωσης, για να προσδιορισθούν τα πρόσωπα που αφορά μια απόφαση η οποία διαπιστώνει παράβαση, πρέπει να ληφθεί υπόψη μόνον το διατακτικό της αποφάσεως αυτής, εφόσον το διατακτικό αυτό δεν προκαλεί

αμφιβολίες (αποφάσεις της 16ης Δεκεμβρίου 1975, *Suiker Unie* κ.λπ. κατά Επιτροπής, 40/73 έως 48/73, 50/73, 54/73 έως 56/73, 111/73, 113/73 και 114/73, Συλλογή, EU:C:1975:174, σκέψη 315, και της 11ης Δεκεμβρίου 2003, *Adriatica di Navigazione* κατά Επιτροπής, T-61/99, Συλλογή, EU:T:2003:335, σκέψη 43).

- 33 Εκτός αυτού, υπενθυμίζεται επίσης ότι το άρθρο 101, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ παράγει άμεσα αποτελέσματα στις σχέσεις μεταξύ των υποκειμένων δικαίου και συνεπάγεται δικαιώματα για τους ιδιώτες, πράγμα που σημαίνει ότι απαιτείται να υπάρχει δυνατότητα να ζητηθεί επανόρθωση της ζημίας που προκλήθηκε σε ιδιώτη από σύμβαση ή συμπεριφορά ικανή να περιορίσει ή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Επομένως, απόκειται στα εθνικά δικαστήρια, τα οποία οφείλουν στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους να εφαρμόζουν τη διάταξη αυτή, να διασφαλίζουν όχι μόνον την πλήρη αποτελεσματικότητά της αλλά και την προστασία των εν λόγω δικαιωμάτων (απόφαση της 6ης Ιουνίου 2013, *Donau Chemie* κ.λπ., C-536/11, Συλλογή, EU:C:2013:366, σκέψεις 21 και 22). Κατά συνέπεια, οποιοσδήποτε δικαιούται να ζητήσει αποκατάσταση της ζημίας που υπέστη, εφόσον υφίσταται αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ζημίας αυτής και μιας απαγορευμένης βάσει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ συμπράξεως ή πρακτικής (αποφάσεις της 13ης Ιουλίου 2006, *Manfredi* κ.λπ., C-295/04 έως C-298/04, Συλλογή, EU:C:2006:461, σκέψη 61, και της 6ης Νοεμβρίου 2012, *Otis* κ.λπ., C-199/11, Συλλογή, EU:C:2012:684, σκέψη 43).
- 34 Σύμφωνα όμως με το άρθρο 16, παράγραφος 1, του κανονισμού 1/2003, όταν τα εθνικά δικαστήρια καλούνται, δυνάμει του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, να αποφανθούν επί συμφωνιών, αποφάσεων ή πρακτικών οι οποίες έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο αποφάσεως της Επιτροπής, οι διαπιστώσεις στις οποίες καταλήγουν δεν μπορούν να είναι αντίθετες προς τα συμπεράσματα της σχετικής αποφάσεως της Επιτροπής.
- 35 Συναφώς, πρέπει να γίνει δεκτό, αντιθέτως προς τα όσα υποστήριξε η Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ότι η απόφαση εθνικού δικαστηρίου θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι συγκρούεται με αυτήν της Επιτροπής όχι μόνο σε περίπτωση που το εθνικό δικαστήριο αποδίδει διαφορετικό νομικό χαρακτηρισμό στις αντίθετες προς τον ανταγωνισμό εξεταζόμενες συμπεριφορές, αλλά επίσης όταν η εν λόγω απόφαση του εθνικού δικαστηρίου αποκλίνει από αυτήν της Επιτροπής ως προς τη χρονική ή γεωγραφική έκταση των εν λόγω συμπεριφορών ή ως προς τον καταλογισμό ή μη ευθύνης στα πρόσωπα που αποτέλεσαν αντικείμενο της έρευνας σχετικά με τις επίμαχες συμπεριφορές και για τα οποία διερευνήθηκε η ύπαρξη ή μη ευθύνης με την απόφαση της Επιτροπής.
- 36 Επομένως, τα εθνικά δικαστήρια δεσμεύονται από την απόφαση που εκδίδει η Επιτροπή, εφόσον η απόφαση αυτή δεν ακυρωθεί ή δεν καταστεί ανίσχυρη, πράγμα το οποίο απαιτεί να μπορεί το διατακτικό της να γίνει κατανοητό κατά τρόπο μη επιδεχόμενο αμφισβήτηση.
- 37 Ειδικότερα, τα εθνικά δικαστήρια πρέπει να είναι σε θέση, στηριζόμενα στο σαφές γράμμα του διατακτικού αποφάσεως με την οποία διαπιστώνεται παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού, να κατανοούν το περιεχόμενο της παραβάσεως αυτής καθώς και να προσδιορίζουν τα ευθυνόμενα πρόσωπα, προκειμένου να μπορέσουν να αντλήσουν τις αναγκαίες συνέπειες όσον αφορά τις αγωγές αποζημιώσεως που ασκούν τα πρόσωπα που υπέστησαν βλάβη από την εν λόγω παράβαση προς επανόρθωση των σχετικών ζημιών.
- 38 Τέλος, πρέπει να επισημανθεί ότι, όταν το δικαίωμα ενός προσώπου να ζητήσει από τρίτον την επανόρθωση της ζημίας την οποία υπέστη εξαρτάται οπωσδήποτε από συμβατικό δεσμό μεταξύ των δύο αυτών προσώπων, τότε τίγεται η πλήρης αποτελεσματικότητα του άρθρου 101 ΣΛΕΕ (βλ., συναφώς, απόφαση της 5ης Ιουνίου 2014, *Kone* κ.λπ., C-557/12, Συλλογή, EU:C:2014:1317, σκέψη 33). Επομένως, δεν μπορεί να αποκλεισθεί το ενδεχόμενο ένα πρόσωπο στο οποίο καταλογίστηκε ευθύνη για παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού διαπιστωθείσα από την Επιτροπή να υποχρεωθεί να επανορθώσει τη ζημία που προκάλεσε στους πελάτες άλλων προσώπων που κρίθηκαν υπεύθυνα για την ίδια παράβαση. Σε μια τέτοια περίπτωση και εφόσον προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο, τα εθνικά δικαστήρια μπορούν να επιληφθούν αγωγών εξ αναγωγής. Το γράμμα του διατακτικού

αποφάσεως με την οποία διαπιστώνεται παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού είναι καθοριστικό από την άποψη αυτή, καθόσον είναι σε θέση να θεμελιώσει αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις μεταξύ των προσώπων τα οποία αφορά.

- 39 Εφόσον προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία, ενδέχεται επίσης ο εθνικός δικαστής να πρέπει να κρίνει ότι όλα τα πρόσωπα στα οποία καταλογίστηκε ευθύνη για την παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού που διαπίστωσε η Επιτροπή οφείλουν να επανορθώσουν αλληλεγγύως και εις ολόκληρον την προκληθείσα ζημία. Στην περίπτωση αυτή, το γράμμα του διατακτικού αποφάσεως με την οποία διαπιστώνεται παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού μπορεί να είναι επίσης καθοριστικό ως προς τα πρόσωπα τα οποία αφορά.
- 40 Επομένως, υπό το πρίσμα των ανωτέρω εκτιμήσεων, πρέπει να εξακριβωθεί, πρώτον, αν, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, υπάρχει αντίφαση μεταξύ του αιτιολογικού και του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 41 Τα άρθρα 1 έως 4 του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως έχουν ως ακολούθως:

«Άρθρο 1

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ και το άρθρο 53 της [Σ]υμφωνίας ΕΟΧ μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και σε εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων της τιμής την οποία χρεώνουν για υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίων [...] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός ΕΟΧ, κατά τη διάρκεια των ακόλουθων περιόδων:

- α) η Air France-KLM, από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- β) [...] η Air France, από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- γ) [...] η KLM, από τις 21 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- δ) η British Airways [...], από τις 22 Ιανουαρίου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ε) η Cargolux [...], από τις 22 Ιανουαρίου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- στ) η Lufthansa Cargo [...], από τις 14 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- ζ) [...] η Lufthansa, από τις 14 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- η) η Swiss [...], από τις 2 Απριλίου 2002 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- θ) [η προσφεύγουσα], από τις 22 Ιανουαρίου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ι) η SAS [...], από τις 17 Αυγούστου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ια) η SAS Cargo [...], από την 1η Ιουνίου 2001 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιβ) η Scandinavian Airlines [...], από τις 13 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 28 Δεκεμβρίου 2003.

Άρθρο 2

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 101 ΣΛΕΕ μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και σε εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων της τιμής την οποία χρεώνουν για υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίων [...] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός της [Ενωσης] και αερολιμένων εκτός του ΕΟΧ, κατά τη διάρκεια των ακόλουθων περιόδων:

- α) η Air Canada, από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- β) η Air France-KLM, από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- γ) [...] η Air France, από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- δ) η KLM [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ε) η British Airways [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- στ) η Cargolux [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ζ) η [CPA], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- η) η Japan Airlines [Corp.], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- θ) η Japan Airlines [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ι) η LAN [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ια) η LAN Cargo [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιβ) η Lufthansa Cargo [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- ιγ) [...] η Lufthansa [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- ιδ) η Swiss [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- ιε) [η προσφεύγουσα], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιστ) η Qantas [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιζ) η SAS [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιη) η SAS Cargo [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιθ) η [SAC], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- κ) η Singapore Airlines [...], από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006.

Άρθρο 3

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 53 της [Σ]υμφωνίας ΕΟΧ μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και σε εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων της τιμής την οποία χρεώνουν για υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίων [...] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων χωρών οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία ΕΟΧ, αλλά όχι κράτη μέλη, και τρίτων χωρών, κατά τη διάρκεια των ακόλουθων περιόδων:

- α) η Air Canada, από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- β) η Air France-KLM, από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- γ) [...] η Air France, από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- δ) η KLM [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ε) η British Airways [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- στ) η Cargolux [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ζ) η [CPA], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- η) η Japan Airlines [Corp.], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- θ) η Japan Airlines [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ι) η Lufthansa Cargo [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- ια) [...] η Lufthansa [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- ιβ) η Swiss [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- ιγ) [η προσφεύγουσα], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιδ) η Qantas [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιε) η SAS [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιστ) η SAS Cargo [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιζ) η [SAC], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιη) η Singapore Airlines [...], από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006.

Άρθρο 4

Οι ακόλουθες επιχειρήσεις παρέβησαν το άρθρο 8 της συμφωνίας [με την Ελβετία] [...] μετέχοντας σε παράβαση συνιστάμενη τόσο σε συμφωνίες όσο και σε εναρμονισμένες πρακτικές για τον συντονισμό διαφόρων στοιχείων της τιμής την οποία χρεώνουν για υπηρεσίες αεροπορικής μεταφοράς φορτίων [...] σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός της [Ενωσης] και αερολιμένων της Ελβετίας, κατά τη διάρκεια των ακόλουθων περιόδων:

- α) η Air France-KLM, από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,

- β) [...] η Air France, από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- γ) η KLM [...], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- δ) η British Airways [...], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ε) η Cargolux [...], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- στ) η Lufthansa Cargo [...], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- ζ) [...] η Lufthansa [...], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- η) η Swiss [...], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 7 Δεκεμβρίου 2005,
- θ) [η προσφεύγουσα], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ι) η SAS [...], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ια) η SAS Cargo [...], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
- ιβ) η Scandinavian Airlines [...], από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 28 Δεκεμβρίου 2003.»

⁴² Η προσφεύγουσα υποστηρίζει κατ' ουσίαν ότι από τη γραμματική ερμηνεία των άρθρων 1 έως 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως συνάγεται μάλλον η ύπαρξη τεσσάρων χωριστών παραβάσεων, ενιαίων και διαρκών, από τις οποίες καθεμία αφορά διαφορετική κατηγορία δρομολογίων, και όχι η ύπαρξη μίας και μόνης ενιαίας παραβάσεως σχετικής με όλα τα καλυπτόμενα από τη σύμπραξη δρομολόγια, όπως δηλαδή εκτίθεται στο αιτιολογικό της ίδιας αυτής αποφάσεως.

⁴³ Τούτο επιβεβαιώνεται, κατά την προσφεύγουσα, και από το γράμμα των άρθρων 5 και 6 της προσβαλλομένης αποφάσεως, τα οποία έχουν ως κατωτέρω:

«Άρθρο 5

Για τις παραβάσεις που περιγράφονται στα άρθρα 1 έως 4 επιβάλλονται τα ακόλουθα πρόστιμα

[...]

Άρθρο 6

Οι επιχειρήσεις των άρθρων 1 έως 4 οφείλουν να παύσουν αμέσως τις περιγραφόμενες στα άρθρα αυτά παραβάσεις, εφόσον δεν το έχουν ήδη πράξει.

[...]»

⁴⁴ Συγκεκριμένα, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι τα άρθρα 5 και 6 της προσβαλλομένης αποφάσεως κάνουν λόγο για «παραβάσεις» στον πληθυντικό αριθμό και όχι για «παραβίαση» στον ενικό αριθμό.

⁴⁵ Συναφώς, επισημαίνεται ότι, καταρχάς, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή με την απάντησή της στα μέτρα οργανώσεως της διαδικασίας που περιγράφονται στη σκέψη 16 ανωτέρω, η διάρθρωση σε τέσσερα χωριστά άρθρα του τμήματος του διατακτικού αποφάσεως με την οποία διαπιστώνεται παράβαση των κανόνων ανταγωνισμού δεν αντικατοπτρίζει κατ' ανάγκη την ύπαρξη τεσσάρων χωριστών παραβάσεων.

- 46 Ο χωρισμός αυτός θα μπορούσε να αντανakλά το γεγονός ότι το σύνολο των αντίθετων προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορών που συνθέτουν την ενιαία και διαρκή παράβαση η οποία περιγράφεται με την προσβαλλόμενη απόφαση προσκρούουν σε τρεις διατάξεις οι οποίες απαγορεύουν τις ίδιες αυτές συμπεριφορές, αλλά έχουν διαφορετικό εδαφικό και χρονικό πεδίο εφαρμογής.
- 47 Εκτός αυτού, η Επιτροπή επισήμανε, με τα σημεία 815 έως 817 της προσβαλλομένης αποφάσεως καθώς και με τα δικόγραφα της ενώπιον του Γενικού Δικαστηρίου, ότι, έως την 1η Μαΐου 2004, δεν είχε εκτελεστικές αρμοδιότητες παρά μόνον για την εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων της Ένωσης, οπότε δεν μπορούσε να εφαρμόσει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ στις αντίθετες προς τον ανταγωνισμό συμφωνίες και πρακτικές σχετικά με τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός της Ένωσης και αερολιμένων εκτός του ΕΟΧ. Επιπλέον, με τα σημεία 818 έως 821 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξήγησε ότι, έως τις 19 Μαΐου 2005, είχε αρμοδιότητα να εφαρμόζει το άρθρο 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ μόνο στις αεροπορικές μεταφορές μεταξύ αερολιμένων εντός του ΕΟΧ και ότι μόνον από την ημερομηνία αυτή και εφεξής απέκτησε αρμοδιότητα να εφαρμόζει την εν λόγω διάταξη και σε δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων χωρών οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία ΕΟΧ, αλλά όχι κράτη μέλη, και τρίτων χωρών. Άλλωστε, από τα σημεία 822 έως 825 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή έκρινε ότι από την 1η Ιουνίου 2002 έχει αρμοδιότητα να εφαρμόζει το άρθρο 8 της συμφωνίας με την Ελβετία στα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός της Ένωσης και αερολιμένων της Ελβετίας.
- 48 Ως εκ τούτου, όπως επισήμανε η Επιτροπή με την απάντηση που μνημονεύεται με τη σκέψη 16 ανωτέρω καθώς και κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η παράβαση τριών διατάξεων, δηλαδή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας με την Ελβετία, από τα οποία καθένα θεσπίζει αρμοδιότητα της Επιτροπής για την *ratione temporis* και την κατά τόπον εφαρμογή τους, οδήγησε το θεσμικό αυτό όργανο να διαρθρώσει το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως σε επτά άρθρα, εκ των οποίων τα τέσσερα πρώτα αναλύονται ως εξής:
- το άρθρο 1 αφορά την αρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόζει τα άρθρα 101 ΣΛΕΕ και 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός του ΕΟΧ, για την περίοδο από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
 - το άρθρο 2 αφορά την αρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόζει το άρθρο 101 ΣΛΕΕ όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός της Ένωσης και αερολιμένων εκτός του ΕΟΧ, για την περίοδο από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
 - το άρθρο 3 αφορά την αρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόζει το άρθρο 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων χωρών οι οποίες είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συμφωνία ΕΟΧ, αλλά όχι κράτη μέλη, και τρίτων χωρών, για την περίοδο από τις 19 Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006,
 - και το άρθρο 4 αφορά την αρμοδιότητα της Επιτροπής να εφαρμόζει το άρθρο 8 της συμφωνίας με την Ελβετία όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός της Ένωσης και αερολιμένων της Ελβετίας, για την περίοδο από την 1η Ιουνίου 2002 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006.
- 49 Η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί ούτε το γεγονός ότι η έκταση της αρμοδιότητας της Επιτροπής μπορεί να κυμαίνεται αναλόγως των οικείων δρομολογίων ούτε τη διάρθρωση του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως με κριτήριο την κατά τα ανωτέρω κυμαινόμενη έκταση της αρμοδιότητας της Επιτροπής.
- 50 Αντιθέτως, η προσφεύγουσα επισημαίνει, αφενός, ότι όλοι οι εμπλεκόμενοι μεταφορείς μετείχαν, σύμφωνα με το αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, στις αντίθετες προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορές που συνθέτουν την παγκόσμιας εμβέλειας ενιαία και διαρκή παράβαση, ανεξαρτήτως

των εξυπηρετούμενων δρομολογίων, και, αφετέρου, ότι τα άρθρα 1 έως 4 της αποφάσεως αυτής διαπιστώνουν τέσσερις χωριστές παραβάσεις, από τις οποίες καθεμία αφορά διαφορετική κατηγορία δρομολογίων και στις οποίες μετείχαν ορισμένοι μόνον από τους εμπλεκόμενους μεταφορείς.

- 51 Συναφώς, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι μόνον έντεκα από τους συνολικά 21 εμπλεκόμενους μεταφορείς κατονομάζονται και στα τέσσερα πρώτα άρθρα της αποφάσεως αυτής, ήτοι η Air France-KLM, η Air France, η KLM, η British Airways, η Cargolux, η Lufthansa, η Lufthansa Cargo, η Swiss, η προσφεύγουσα, η SAS και η SAS Cargo. Οι μεταφορείς Air Canada, CPA, Japan Airlines Corp., Japan Airlines, Qantas, SAC και Singapore Airlines κατονομάζονται τόσο στο άρθρο 2 όσο και στο άρθρο 3 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Ο μεταφορέας Scandinavian Airlines κατονομάζεται τόσο στο άρθρο 1 όσο και στο άρθρο 4 της εν λόγω αποφάσεως. Όσον αφορά τους μεταφορείς LAN και LAN Cargo, αυτοί κατονομάζονται μόνο στο άρθρο 2 της ίδιας αποφάσεως.
- 52 Επισημαίνεται όμως ότι η περίοδος από την 1η Μαΐου 2004 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, ως προς την οποία διαπιστώθηκε ότι οι μεταφορείς που κατονομάζονται στο άρθρο 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως μετείχαν στην αντίθετη προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορά, καθώς και η περίοδος από τις 19 Μαΐου 2005 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, ως προς την οποία διαπιστώθηκε ότι οι μεταφορείς που κατονομάζονται στο άρθρο 3 της εν λόγω αποφάσεως μετείχαν στη συμπεριφορά αυτή, περιλαμβάνονται πλήρως τόσο στην περίοδο του άρθρου 1 της αποφάσεως αυτής, η οποία εκτείνεται από τις 7 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 14 Φεβρουαρίου 2006, όσο και σε αυτήν του άρθρου 4 της ίδιας αποφάσεως, η οποία αρχίζει την 1η Ιουνίου 2002 και λήγει στις 14 Φεβρουαρίου 2006, όπως προκύπτει από τη σκέψη 41 ανωτέρω.
- 53 Κατά συνέπεια, εφόσον θεωρηθεί ότι οι αντίθετες προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορές συνιστούν ενιαία και διαρκή παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας με την Ελβετία, σχετική με όλα τα δρομολόγια που καλύπτει η σύμπραξη, στην οποία μετείχε το σύνολο των εμπλεκόμενων μεταφορέων, οι μεταφορείς που κατονομάζονται στο άρθρο 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως θα έπρεπε να κατονομάζονται και στα άρθρα 1 και 4 της ίδιας αυτής αποφάσεως. Εκτός αυτού, δεδομένου ότι όλοι οι μεταφορείς μετείχαν, κατά το άρθρο 2 της αποφάσεως αυτής, στις συμπεριφορές που περιγράφονται στο εν λόγω άρθρο για χρονικό διάστημα εκτεινόμενο μετά τις 19 Μαΐου 2005, θα έπρεπε να κατονομάζονται και στο άρθρο 3 της ίδιας αποφάσεως.
- 54 Επομένως, το γράμμα των τεσσάρων πρώτων άρθρων της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν μπορεί να οδηγήσει σε ερμηνεία τους υπό την έννοια ότι προβλέπουν μία και μόνη ενιαία και διαρκή παράβαση, σχετική με όλα τα δρομολόγια που καλύπτει η σύμπραξη, στην οποία μετείχαν όλοι οι εμπλεκόμενοι μεταφορείς. Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι πολλοί από τους εμπλεκόμενους μεταφορείς δεν κατονομάζονται στα άρθρα 1, 3 και 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως, από το γράμμα των άρθρων 1 έως 4 της εν λόγω αποφάσεως προκύπτει αντιθέτως, και κατά λογική αναγκαιότητα, ότι τα άρθρα αυτά προβαίνουν σε μία εκ των ακόλουθων διαπιστώσεων:
- είτε το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως διαπιστώνει τέσσερις χωριστές ενιαίες και διαρκείς παραβάσεις, από τις οποίες καθεμία αφορά διαφορετική κατηγορία δρομολογίων, πράγμα που εξηγεί ενδεχομένως τη χρήση του όρου «παραβάσεις» στον πληθυντικό αριθμό, στα άρθρα 5 και 6 της εν λόγω αποφάσεως, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα,
 - είτε το εν λόγω διατακτικό διαπιστώνει την ύπαρξη μίας και μόνης ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, για την οποία καταλογίστηκε ευθύνη μόνο στους μεταφορείς οι οποίοι, ως προς τα δρομολόγια που περιγράφει καθένα από τα άρθρα 1 έως 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως, μετείχαν άμεσα στις παραβατικές συμπεριφορές τις οποίες αναλύει καθένα από τα εν λόγω άρθρα ή γνώριζαν την ύπαρξη συμπαγινίας σχετικά με τα δρομολόγια αυτά, αποδεχόμενοι τον σχετικό κίνδυνο.

- 55 Η τελευταία αυτή ερμηνεία εξηγείται από το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν δικαιούται να καταλογίζει σε επιχείρηση που μετείχε άμεσα σε μία ή περισσότερες αντίθετες προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορές οι οποίες συνθέτουν ενιαία και διαρκή παράβαση την ευθύνη για τις παραβατικές συμπεριφορές τις οποίες σχεδίαζαν ή εφάρμοσαν οι μετέχοντες στην παράβαση αυτή αλλά στις οποίες η εν λόγω επιχείρηση δεν μετείχε άμεσα, εκτός εάν αποδεικνύεται ότι η εν λόγω επιχείρηση είχε την πρόθεση να συμβάλει με τη συμπεριφορά της σε όλους τους κοινούς σκοπούς τους οποίους επιδίωκαν οι λοιποί μετέχοντες στη σύμπραξη και ότι γνώριζε το σύνολο των λοιπών παραβατικών συμπεριφορών επιδιώκοντας τους ίδιους σκοπούς ή μπορούσε ευλόγως να τις προβλέψει και αποδεχόταν τον σχετικό κίνδυνο (βλ., συναφώς, απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2012, Επιτροπή κατά Verhuizingen Corppens, C-441/11 P, Συλλογή, EU:C:2012:778, σκέψη 44).
- 56 Εντούτοις, όπως επισημαίνουν οι ίδιοι οι διάδικοι, από την ερμηνεία του αιτιολογικού της προσβαλλομένης αποφάσεως στο σύνολό του και, ειδικότερα, των σημείων 1, 95 έως 97, 100, 101, 855, 856 και 864 έως 879 της αποφάσεως αυτής συνάγεται ότι η Επιτροπή περιγράφει μία και μόνη σύμπραξη, χαρακτηριζόμενη ως ενιαία και διαρκής παράβαση του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ και του άρθρου 8 της συμφωνίας με την Ελβετία, σχετική με όλα τα δρομολόγια που καλύπτει η σύμπραξη, και στην οποία μετείχε το σύνολο των εμπλεκόμενων μεταφορέων. Οι τελευταίοι, στο πλαίσιο ενός και μόνου συνολικού σχεδίου και μέσω ενός και μόνου δικτύου επαφών, διμερών και πολυμερών, συντόνισαν τη συμπεριφορά τους όσον αφορά, αφενός, τις αυξήσεις του επίναυλου και των πρόσθετων τελών και, αφετέρου, την άρνηση καταβολής προμηθειών. Ο συντονισμός αυτός πραγματοποιήθηκε σε παγκόσμια κλίμακα, οπότε αφορούσε ταυτοχρόνως όλα τα δρομολόγια που περιγράφονται στην προσβαλλόμενη απόφαση.
- 57 Με το σημείο 892 της προσβαλλομένης αποφάσεως η Επιτροπή τόνισε μάλιστα ότι η περιγραφόμενη στη σκέψη 56 ανωτέρω σύμπραξη συνιστά ενιαία παράβαση και ότι, εν προκειμένω, είναι «τεχνητό να διασπαστούν» σε χωριστές παραβάσεις οι αντίθετες προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορές που συνθέτουν την ενιαία και διαρκή παράβαση.
- 58 Επομένως, διαπιστώνεται η ύπαρξη αντιφάσεως μεταξύ, αφενός, του αιτιολογικού της προσβαλλομένης αποφάσεως, το οποίο περιγράφει μία και μόνη ενιαία και διαρκή παράβαση, σχετική με όλα τα δρομολόγια που καλύπτει η σύμπραξη, στην οποία μετείχαν όλοι οι εμπλεκόμενοι μεταφορείς, και, αφετέρου, του διατακτικού της ίδιας αυτής αποφάσεως, με το οποίο διαπιστώνεται η διάπραξη είτε τεσσάρων ενιαίων και διαρκών παραβάσεων είτε μίας και μόνης ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως για την οποία καταλογίστηκε ευθύνη μόνο στους μεταφορείς οι οποίοι, ως προς τα δρομολόγια που εκθέτει καθένα από τα άρθρα 1 έως 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως, μετείχαν άμεσα στις παραβατικές συμπεριφορές τις οποίες περιγράφει καθένα από τα εν λόγω άρθρα ή γνώριζαν την ύπαρξη συμπαιγνίας σχετικά με τα δρομολόγια αυτά, αποδεχόμενοι τον σχετικό κίνδυνο.
- 59 Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το επιχείρημα που προέβαλε η Επιτροπή με την απάντησή της στα μέτρα οργάνωσης της διαδικασίας που περιγράφονται στη σκέψη 16 ανωτέρω, και σύμφωνα με το οποίο το γεγονός ότι πολλοί από τους εμπλεκόμενους μεταφορείς δεν κατονομάζονται στα άρθρα 1, 3 και 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως θα μπορούσε να οφείλεται στο ότι, ανεξαρτήτως του αν τα άρθρα αυτά διαπιστώνουν χωριστές ενιαίες και διαρκείς παραβάσεις, οι οικείοι μεταφορείς δεν εξυπηρετούσαν τα καλυπτόμενα από τις διατάξεις αυτές δρομολόγια.
- 60 Συγκεκριμένα, η προτεινόμενη από την Επιτροπή εναλλακτική ερμηνεία του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως προσκρούει στην ίδια την ιδέα της υπάρξεως μίας και μόνης ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως συντιθέμενης από σύνολο αντίθετων προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορών για τις οποίες ευθύνονται όλοι οι μετέχοντες, τούτο δε ανεξαρτήτως των σχετικών δρομολογίων, όπως προκύπτει μεταξύ άλλων από τις παρατηρήσεις της Επιτροπής που περιέχονται στα σημεία 862 και 873 της εν λόγω αποφάσεως, και από τα οποία συνάγεται ότι το θεσμικό αυτό όργανο εφάρμοσε εν προκειμένω τη νομολογιακή αρχή ότι ένα πρόσωπο μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο για τη συμμετοχή επιχείρησής σε ενιαία και διαρκή παράβαση έστω και αν αποδεικνύεται ότι η ενδιαφερόμενη επιχείρηση μετείχε άμεσα σε ένα μόνον ή σε περισσότερα συστατικά στοιχεία αυτής

της παραβάσεως, υπό τον όρο ότι γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει αφενός μεν ότι η συμπαιγνία στην οποία μετείχε η εν λόγω επιχείρηση αποτελούσε μέρος συνολικού σχεδίου, αφετέρου δε ότι το συνολικό αυτό σχέδιο κάλυπτε όλα τα συστατικά στοιχεία της παραβάσεως (αποφάσεις της 14ης Μαΐου 1998, Buchmann κατά Επιτροπής, T-295/94, Συλλογή, EU:T:1998:88, σκέψη 121, και της 20ής Μαρτίου 2002, HFB κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-9/99, Συλλογή, EU:T:2002:70, σκέψη 231).

- 61 Η προτεινόμενη από την Επιτροπή εναλλακτική ερμηνεία του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως αντιφάσκει επίσης προς ορισμένα επιχειρήματά της που περιλαμβάνονται στην εν λόγω απόφαση, όπως είναι το επιχείρημα που προβάλλεται με το σημείο 881, σύμφωνα με το οποίο, για να συναχθεί η ύπαρξη της διαπιστωθείσας ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως, δεν είναι αναγκαίο «οι μεταφορείς να είναι πραγματικοί ή δυνητικοί ανταγωνιστές όλων των μετεχόντων στη σύμπραξη, ή πραγματικοί ή δυνητικοί ανταγωνιστές μόνον ως προς ένα συγκεκριμένο δρομολόγιο», ή το αντλούμενο από το σημείο 825, κατά το οποίο δεν είναι αναγκαίο να αποδεικνύεται η ύπαρξη παραβάσεως όσον αφορά συγκεκριμένο δρομολόγιο, αλλά αρκεί η προσκόμιση αποδεικτικών στοιχείων παγκόσμιας συμπράξεως, «δεδομένου ότι όλα τα γεγονότα που περιγράφονται στο [σημείο 4] της προσβαλλομένης αποφάσεως αποτελούν μέρος των αποδεικτικών στοιχείων της παγκόσμιας συμπράξεως που περιγράφεται στην απόφαση αυτή».
- 62 Επομένως, από το αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι το εν λόγω αιτιολογικό περιγράφει ενιαία και διαρκή παράβαση όχι μόνον ως προς τα τρία συστατικά στοιχεία της παραβάσεως, ήτοι τον επίναυλο, τα πρόσθετα τέλη και την άρνηση καταβολής προμηθειών, αλλά και ως προς όλα τα δρομολόγια που εξυπηρετούσαν οι εμπλεκόμενοι μεταφορείς.
- 63 Ως εκ τούτου, η προτεινόμενη από την Επιτροπή εναλλακτική ερμηνεία του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως οδηγεί και αυτή στη διαπίστωση ότι υπάρχει αντίφαση μεταξύ του αιτιολογικού και του διατακτικού της εν λόγω αποφάσεως.
- 64 Εν συνεχεία, διαπιστώνεται ότι, αντιθέτως προς τα υποστηριζόμενα από την Επιτροπή (βλ. σκέψη 59 ανωτέρω), οι μεταφορείς που κατονομάζονται στα άρθρα 1 έως 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως θεωρούνται υπεύθυνοι για το σύνολο της περιγραφόμενης σε κάθε άρθρο παραβάσεως, χωρίς να πραγματοποιείται διάκριση, για καθένα από τα εν λόγω άρθρα, μεταξύ των δρομολογίων που εξυπηρετούνταν από τους εν λόγω μεταφορείς κατά την περίοδο διαπράξεως της παραβάσεως και εκείνων που δεν εξυπηρετούνταν.
- 65 Εν τέλει, η προτεινόμενη από την Επιτροπή εναλλακτική ερμηνεία του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως έχει ως συνέπεια το αιτιολογικό αυτό να στηρίζεται σε δύο αλληλοσυγκρουόμενες λογικές. Συγκεκριμένα, αφενός, ο μεταφορέας που κατονομάζεται σε οποιοδήποτε από τα τέσσερα άρθρα της προσβαλλομένης αποφάσεως κρίνεται υπεύθυνος για τις αντίθετες προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορές στις οποίες μετείχε ο ίδιος, έστω και αν δεν εξυπηρετούσε το σύνολο των καλυπτόμενων από το επίμαχο άρθρο δρομολογίων. Αφετέρου, ο ίδιος μεταφορέας, ο οποίος δεν κατονομάζεται σε κάποιο από τα υπόλοιπα άρθρα, αποφεύγει οποιαδήποτε ευθύνη για αντίθετες προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορές στις οποίες ωστόσο είχε μετάσχει, για τον λόγο ότι δεν εξυπηρετούσε κανένα από τα δρομολόγια που καλύπτει το εν λόγω άρθρο.
- 66 Κατά τα λοιπά, επισημαίνεται ότι, για πρώτη φορά με την απάντησή της που μνημονεύεται με τη σκέψη 16 ανωτέρω, η Επιτροπή, αφενός, δικαιολόγησε το γεγονός ότι ορισμένοι εμπλεκόμενοι μεταφορείς δεν κατονομάστηκαν στα άρθρα 1, 3 και 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως επικαλούμενη την ύπαρξη υποτιθέμενης «διακριτικής ευχέρειας», που της παρέχει τη δυνατότητα να μην καταλογίζει σε ορισμένους μετέχοντες σε παγκόσμια σύμπραξη την ευθύνη για το σύνολο των αντίθετων προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορών οι οποίες συνθέτουν την εν λόγω σύμπραξη και στις οποίες αυτοί παρά ταύτα είχαν μετάσχει, υπό τον όρο ότι τούτο στηρίζεται σε κριτήρια που είναι αντικειμενικά και δεν εισάγουν δυσμενή διάκριση, αφετέρου, παραδέχτηκε ότι όλοι οι μεταφορείς θα μπορούσαν να έχουν περιληφθεί στα άρθρα 1, 3 και 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

- 67 Η Επιτροπή όχι μόνο δεν διευκρίνισε τη νομική βάση της εν λόγω διακριτικής ευχέρειας, αλλ' ούτε καν εξήγησε πώς συμβαδίζει η ευχέρεια αυτή με τη βούλησή της να εφαρμόσει τις αρχές που απορρέουν από την προαναφερθείσα στη σκέψη 60 ανωτέρω νομολογία που παρατίθεται με τα σημεία 862 και 873 της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 68 Τέλος, διαπιστώνεται ότι το ίδιο το αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν είναι πλήρως απαλλαγμένο από ανακολουθίες. Συγκεκριμένα, το αιτιολογικό αυτό περιέχει εκτιμήσεις που δύσκολα συμβιβάζονται με την ύπαρξη ενιαίας συμπράξεως καλύπτουσας όλα τα δρομολόγια που περιγράφονται στο διατακτικό, όπως δηλαδή αυτή που εκτίθεται στο ίδιο αυτό αιτιολογικό (βλ. σκέψη 56 ανωτέρω).
- 69 Συναφώς, πρέπει να επισημανθεί, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, ότι, με το σημείο 1124 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε ότι έλαβε υπόψη, ως ημερομηνία ενάρξεως της συμμετοχής στη σύμπραξη καθενός από τους εμπλεκόμενους μεταφορείς, την ημερομηνία της πρώτης αντίθετης προς τον ανταγωνισμό επαφής στην οποία είχε μετάρχει κάθε μεταφορέας, πλην των περιπτώσεων ορισμένων μεταφορέων στους οποίους, κατ' αυτήν, δεν έπρεπε να καταλογιστεί ευθύνη για την παράβαση όσον αφορά τα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός του ΕΟΧ, δηλαδή των Air Canada, CPA, Japan Airlines, LAN Cargo και SAC. Για τους μεταφορείς αυτούς, η Επιτροπή κατέληξε στην 1η Μαΐου 2004 ως ημερομηνία ενάρξεως της παραβάσεως, έστω και αν υπέδειξε παραλλήλως ότι αυτοί είχαν μετάρχει στην περιγραφόμενη με τη σκέψη 56 ανωτέρω ενιαία σύμπραξη πριν την ημερομηνία αυτή. Δικαιολόγησε δε την επιλογή της εν λόγω ημερομηνίας προβάλλοντας ότι «η έναρξη εφαρμογής του κανονισμού 1/2003 στις οικείες υπηρεσίες αλλά και η διαπίστωση παραβάσεως ως προς τους επίμαχους μεταφορείς ανάγονται στην ημερομηνία αυτή».
- 70 Όπως προκύπτει από τα προεκτεθέντα (βλ. σκέψη 60 ανωτέρω), με το αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως η Επιτροπή διευκρίνισε κατηγορηματικά ότι εφάρμοσε τη νομολογιακή αρχή κατά την οποία ένα πρόσωπο μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνο για τη συμμετοχή επιχειρήσεως σε ενιαία και διαρκή παράβαση έστω και αν αποδεικνύεται ότι η ενδιαφερόμενη επιχείρηση μετείχε άμεσα σε ένα μόνον ή σε περισσότερα συστατικά στοιχεία αυτής της παραβάσεως, υπό τον όρο ότι γνώριζε ή όφειλε να γνωρίζει αφενός μεν ότι η συμπαιγνία στην οποία μετείχε η εν λόγω επιχείρηση αποτελούσε μέρος συνολικού σχεδίου, αφετέρου δε ότι το συνολικό αυτό σχέδιο κάλυπτε όλα τα συστατικά στοιχεία της παραβάσεως.
- 71 Πρέπει επομένως να γίνει δεκτό ότι, μολονότι το αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως διαπιστώνει την ύπαρξη μίας και μόνης ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως σχετικής με όλα τα δρομολόγια που καλύπτει η σύμπραξη, εντούτοις περιέχει ορισμένες σημαντικές ανακολουθίες.
- 72 Επομένως, από τα προεκτεθέντα συνάγεται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση ενέχει αντιφάσεις, αφενός, μεταξύ αιτιολογικού και διατακτικού και, αφετέρου, στο ίδιο το σώμα του αιτιολογικού.
- 73 Πρέπει να εξακριβωθεί, δεύτερον, αν, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, οι ανακολουθίες της προσβαλλομένης αποφάσεως έχουν ως αποτέλεσμα την προσβολή των δικαιωμάτων της άμυνας, στο μέτρο που δεν της κατέστη δυνατόν να κατανοήσει τη φύση και την έκταση της παραβάσεως ή των παραβάσεων που διαπιστώθηκαν, στο δε Γενικό Δικαστήριο να ασκήσει τον έλεγχό του.
- 74 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι η απλή ύπαρξη αντιφάσεως μεταξύ αιτιολογικού και διατακτικού μιας αποφάσεως δεν αρκεί για να διαπιστωθεί ότι η απόφαση αυτή είναι πλημμελώς αιτιολογημένη, εφόσον, πρώτον, με βάση ολόκληρη την απόφαση ο προσφεύγων είναι σε θέση να προσδιορίσει και να επικαλεστεί την επίμαχη ασυνέπεια, δεύτερον, το γράμμα του διατακτικού είναι επαρκώς σαφές και ακριβές ώστε αυτός να μπορεί να αντιληφθεί το ακριβές περιεχόμενο της αποφάσεως και, τρίτον, τα στοιχεία που ελήφθησαν υπόψη για να αποδειχθεί η συμμετοχή του προσφεύγοντος στις παραβάσεις για τις οποίες του καταλογίστηκε ευθύνη με το διατακτικό προσδιορίζονται σαφώς και αναλύονται με το αιτιολογικό (βλ., συναφώς, απόφαση *Adriatica di Navigazione* κατά Επιτροπής, σκέψη 32 ανωτέρω, EU:T:2003:335, σκέψεις 49 έως 52).

- 75 Εν προκειμένω όμως, καμία από τις δύο εκτιθέμενες στη σκέψη 54 ανωτέρω πιθανές ερμηνείες του διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν είναι σύμφωνη με το αιτιολογικό της ίδιας αποφάσεως. Ως εκ τούτου, στο μέτρο που το Γενικό Δικαστήριο δεν είναι σε θέση να προκρίνει τη μία ή την άλλη ερμηνεία χωρίς να υποκαταστήσει την κρίση της Επιτροπής με τη δική του, αρκεί να εξεταστεί, στο πλαίσιο τουλάχιστον μίας εκ των δύο πιθανών ερμηνειών, κατά πόσον οι ανακολουθίες της προσβαλλομένης αποφάσεως είχαν ως συνέπεια την προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας της προσφεύγουσας και την αδυναμία του Γενικού Δικαστηρίου να ασκήσει τον έλεγχό του.
- 76 Όσον αφορά την πρώτη ερμηνεία, δηλαδή εκείνη κατά την οποία υπάρχουν τέσσερις χωριστές ενιαίες και διαρκείς παραβάσεις, ερμηνεία την οποία υποστηρίζει κατά τα λοιπά και η προσφεύγουσα, διαπιστώνεται ότι, μολονότι η τελευταία μπόρεσε να εντοπίσει την ύπαρξη αντιφάσεως, ιδιαιτέρως μεταξύ αιτιολογικού και διατακτικού της προσβαλλομένης αποφάσεως, και να συναγάγει από το γράμμα του διατακτικού ότι με αυτό διαπιστώθηκαν τέσσερις χωριστές παραβάσεις, εντούτοις δεν της κατέστη δυνατό να κατανοήσει με ποιο τρόπο τα αποδεικτικά στοιχεία που παραθέτει το αιτιολογικό, και τα οποία παραπέμπουν σε ενιαία και διαρκή παράβαση, ήταν ικανά να αποδείξουν την ύπαρξη των τεσσάρων χωριστών παραβάσεων στις οποίες καταλήγει το διατακτικό, οπότε δεν ήταν και σε θέση να αμφισβητήσει την επάρκεια των στοιχείων αυτών.
- 77 Συγκεκριμένα, με τα σημεία 692 έως 806 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επέλεξε να μη διαφοροποιήσει τα αποδεικτικά στοιχεία που έλαβε υπόψη ως προς κάθε εμπλεκόμενο μεταφορέα αναλόγως των δρομολογίων ή των κατηγοριών δρομολογίων τις οποίες αφορούσαν τα στοιχεία αυτά. Η Επιτροπή περιορίστηκε να εκτιμήσει κατά πόσον τα στοιχεία αυτά ήταν ικανά να αποδείξουν τη συμμετοχή των εν λόγω μεταφορέων στην ενιαία σύμπραξη που περιγράφεται στο αιτιολογικό της προσβαλλομένης αποφάσεως, χωρίς να εξετάσει αν η ύπαρξη καθεμίας από τις τέσσερις ενιαίες και διαρκείς παραβάσεις που διαπίστωσε με το διατακτικό της αποφάσεως αυτής τεκμηριώνεται από τα αποδεικτικά στοιχεία. Διαφοροποίηση των αποδεικτικών στοιχείων πραγματοποιήθηκε μόνον ως προς τις ενέργειες συντονισμού που επηρέαζαν, αντιστοίχως, τον επίναυλο, τα πρόσθετα τέλη και την άρνηση καταβολής προμηθειών.
- 78 Επιπλέον, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, στο πλαίσιο της πρώτης πιθανής ερμηνείας του διατακτικού, η ίδια αδυνατεί να κατανοήσει τη λογική που οδήγησε την Επιτροπή να της καταλογίσει ευθύνη για παράβαση, ακόμα και για δρομολόγια μη εξυπηρετούμενα εντός της περιμέτρου που καθορίζει κάθε άρθρο της προσβαλλομένης αποφάσεως, και, ως εκ τούτου, να κατανοήσει αν υπέστη δυσμενή διάκριση σε σχέση με τους εμπλεκόμενους μεταφορείς στους οποίους καταλογίστηκε ευθύνη για δύο μόνον παραβάσεις, ή ακόμη και για μία, για τον λόγο ότι δεν εξυπηρετούσαν ορισμένα δρομολόγια.
- 79 Συναφώς, επισημαίνεται ότι οι λόγοι για τους οποίους κάποιοι μεταφορείς δεν κατονομάζονται σε ορισμένα άρθρα της προσβαλλομένης αποφάσεως δεν προκύπτουν σαφώς από την ανάγνωση της εν λόγω αποφάσεως. Επιπλέον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η απόφαση αυτή δεν παρέχει τη δυνατότητα να γίνει αντιληπτό αν η παράλειψη αυτή συνδέεται με το γεγονός ότι οι οικείοι μεταφορείς δεν εξυπηρετούσαν ορισμένα δρομολόγια. Μόνο μετά τη λήψη του μέτρου οργάνωσης της διαδικασίας που μνημονεύεται στη σκέψη 16 ανωτέρω διευκρίνισε η Επιτροπή στο Γενικό Δικαστήριο ότι κάποιοι μεταφορείς δεν κατονομάστηκαν σε ορισμένα άρθρα της προσβαλλομένης αποφάσεως είτε διότι δεν εξυπηρετούσαν τα δρομολόγια που προβλέπουν τα άρθρα αυτά είτε διότι ο κύκλος εργασιών που είχαν πραγματοποιήσει στα εν λόγω δρομολόγια ήταν, για το έτος 2005, χαμηλότερος από 30 000 ευρώ.
- 80 Στο πλαίσιο αυτό, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η αιτιολογία πρέπει καταρχήν να γνωστοποιείται στον ενδιαφερόμενο συγχρόνως με τη βλαπτική γι' αυτόν πράξη, η δε έλλειψή της δεν δύναται να καλυφθεί από το γεγονός ότι ο ενδιαφερόμενος έλαβε γνώση της αιτιολογίας της πράξεως αυτής κατά τη διάρκεια της δίκης ενώπιον του δικαστή της Ένωσης (αποφάσεις της 26ης Νοεμβρίου

1981, Michel κατά Κοινοβουλίου, 195/80, Συλλογή, EU:C:1981:284, σκέψη 22, και της 28ης Ιουνίου 2005, Dansk Rørindustri κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P έως C-208/02 P και C-213/02 P, Συλλογή, EU:C:2005:408, σκέψη 463).

- 81 Στην αντίθετη περίπτωση, η υποχρέωση αιτιολογήσεως ατομικής αποφάσεως ενδέχεται να μην μπορεί να εξυπηρετήσει τον σκοπό της, ο οποίος, κατά πάγια νομολογία, είναι να παράσχει στον ενδιαφερόμενο επαρκείς ενδείξεις ως προς το αν η απόφαση είναι πράγματι βάσιμη ή, ενδεχομένως, ενέχει πλημμέλεια δυνάμενη να κλονίσει το κύρος της και να καταστήσει δυνατή την εκ μέρους του δικαστή της Ένωσης άσκηση του ελέγχου νομιμότητας της αποφάσεως αυτής (βλ., συναφώς, απόφαση Dansk Rørindustri κ.λπ. κατά Επιτροπής, σκέψη 80 ανωτέρω, EU:C:2005:408, σκέψη 462 και εκεί παρατιθέμενη νομολογία).
- 82 Εν προκειμένω, ακριβώς αυτή η καθυστερημένη πληροφόρηση είχε ως αποτέλεσμα η προσφεύγουσα να μπορέσει να επικαλεστεί παραβίαση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως μεταξύ εμπλεκόμενων μεταφορέων μόλις κατά το στάδιο της επ' ακροατηρίου συζητήσεως, καθόσον μόνον τότε ανακάλυψε ότι, λαμβανομένου υπόψη του κύκλου εργασιών που είχε πραγματοποιήσει κατά το έτος 2005 στα δρομολόγια μεταξύ αερολιμένων εντός της Ένωσης και αερολιμένων της Ελβετίας, δεν έπρεπε να έχει κατονομαστεί στο άρθρο 4 της προσβαλλομένης αποφάσεως.
- 83 Επιπλέον, το Γενικό Δικαστήριο αδυνατεί να ελέγξει τη νομιμότητα της προσβαλλομένης αποφάσεως, δεδομένου ότι δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει αν τα στοιχεία που συνέλεξε η Επιτροπή προκειμένου να αποδείξει την ύπαρξη ενιαίας και διαρκούς παραβάσεως επαρκούσαν ώστε να αποδειχθεί η ύπαρξη των τεσσάρων παραβάσεων που διαπιστώθηκαν με το διατακτικό της ίδιας αυτής αποφάσεως.
- 84 Κατά συνέπεια, η αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως ενέχει πλημμέλεια που δικαιολογεί την ακύρωσή της.
- 85 Κατόπιν του συνόλου των προηγούμενων σκέψεων, το πρώτο σκέλος του πρώτου λόγου πρέπει να γίνει δεκτό.
- 86 Επομένως, η προσβαλλόμενη απόφαση πρέπει να ακυρωθεί στο μέτρο που αφορά την προσφεύγουσα, χωρίς να απαιτείται εξέταση των λοιπών προβαλλόμενων λόγων και επιχειρημάτων.

Επί των δικαστικών εξόδων

- 87 Κατά το άρθρο 134, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Γενικού Δικαστηρίου, ο ηττηθείς διάδικος καταδικάζεται στα δικαστικά έξοδα εφόσον υπάρχει σχετικό αίτημα. Δεδομένου ότι η Επιτροπή ηττήθηκε, πρέπει να φέρει τα δικαστικά της έξοδα και να καταδικαστεί στα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η προσφεύγουσα, σύμφωνα με το σχετικό αίτημα της τελευταίας.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα)

αποφασίζει:

- 1) Ακυρώνει την απόφαση C(2010) 7694 τελικό της Επιτροπής, της 9ης Νοεμβρίου 2010, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 101 ΣΛΕΕ, του άρθρου 53 της Συμφωνίας ΕΟΧ και του άρθρου 8 της Συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας (Υπόθεση COMP/39258 — αεροπορικές μεταφορές φορτίου), στο μέτρο που αφορά τη *Martinair Holland NV*.
- 2) Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή φέρει τα δικαστικά της έξοδα και καταδικάζεται στα έξοδα στα οποία υποβλήθηκε η *Martinair Holland*.

Kanninen

Pelikánová

Buttigieg

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 16 Δεκεμβρίου 2015.

(υπογραφές)