



Határozatok Tára

A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kibővített negyedik tanács)

2022. március 30.*ⁱ

„Verseny – Kartellek – A légi áru fuvarozás piaca – Az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe, valamint a Közösség és Svájc között létrejött légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző jogsértést megállapító határozat – A légi áru fuvarozási szolgáltatások árösszetevőinek (üzemanyagpótdíj, biztonsági pótdíj, a pótdíjak utáni jutalékfizetés) összehangolása – Információcsere – A Bizottság joghatósága – EUMSZ 266. cikk – Elévülés – Védelemhez való jog – A hátrányos megkülönböztetés tilalma – Egységes és folyamatos jogsértés – A bírság összege – Az eladások értéke – A jogsértés súlya – Kiegészítő összeg – Enyhítő körülmények – A versenyellenes magatartás hatóságok általi ösztönzése – Kifejezetten csekély mértékű részvétel – Arányosság – Korlátlan felülvizsgálati jogkör”

A T-340/17. sz. ügyben,

a **Japan Airlines Co. Ltd** (székhelye: Tokió [Japán], képviselik: J.-F. Bellis és K. Van Hove ügyvédek, és R. Burton solicitor)

felperesnek

az **Európai Bizottság** (képviselek: A. Dawes, G. Koleva és C. Urraca Caviedes, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: J. Holmes QC)

alperes ellen

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

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített negyedik tanács),

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

hivatalvezető: L. Ramette tanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2019. július 3-i tárgyalásra,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: angol.

Ítéletet

I. A jogvita előzményei

- 1 A felperes Japan Airlines Co. Ltd, korábban Japan Airlines International Co. Ltd egy légi közlekedési társaság. A tényállás megvalósulása idején a felperes a Japan Airlines Corp. leányvállalata volt, amelyet beolvasztott, és amelynek a jogutódja. A felperes a légi árufuvarozási szolgáltatások (a továbbiakban: árufuvarozás) piacán egyik részlege, a JAL Cargo révén tevékenykedik.
- 2 Az árufuvarozás ágazatában a légitársaságok légi úton biztosítják a rakományok szállítását (a továbbiakban: fuvarozók). A fuvarozók általában árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtanak a szállítmányozóknak, akik szervezik e rakományoknak a feladók nevében történő szállítását. E szállítmányozók ennek ellentételezéseként olyan árat fizetnek a fuvarozók részére, amely egyrészt a kilogrammonként számított és vagy hosszú időszakra (általában egy szezonnra, azaz hat hónapra) vagy esetleg megtárgyalt díjakból áll, másrészt pedig különböző, bizonyos költségek fedezésére szolgáló pótdíjakból tevődik össze.
- 3 Négy típusú fuvarozó különböztethető meg: először is azok, amelyek kizárólag csak teherszállító repülőgépeket üzemeltetnek, másodszor azok, amelyek az utasoknak szánt járataikon a repülőgép poggyászterének egy részét áruk szállítására tartják fenn, harmadszor azok, amelyek egyszerre rendelkeznek teherszállító repülőgépekkel és az utasszállító repülőgépek poggyászterében az árufuvarozásra fenntartott térrel (vegyes légitársaságok), negyedszer pedig az integrátorok, amelyek egyszerre rendelkeznek integrált expressz szállítási szolgáltatásokat és általános árufuvarozási szolgáltatásokat végző teherszállító repülőgépekkel.
- 4 Mivel a világban egyetlen fuvarozó sem tudta kielégítő gyakorisággal kiszolgálni valamennyi jelentősebb árufuvarozási célpontot, elterjedt a hálózatuk lefedettségének növelésére vagy menetrendjeik javítására irányuló megállapodások megkötése, többek között a fuvarozók közötti szélesebb kereskedelmi szövetségek keretében. A tényállás idején e szövetségek közé tartozott a WOW szövetség, amely a Deutsche Lufthansa AG-t (a továbbiakban: Lufthansa), az SAS Cargo Group A/S-t (a továbbiakban: SAS Cargo), a Singapore Airlines Cargo Pte Ltd-t (a továbbiakban: SAC) és a felperest egyesítette.

A. Közigazgatási eljárás

- 5 2005. december 7-én az Európai Közösségek Bizottságához a kartellügyek esetében a bírságok alóli mentességről és a bírságok csökkentéséről szóló közlemény (HL 2002. C 45., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 155. o.) alapján mentesség iránti kérelem érkezett a Lufthansa és leányvállalatai, a Lufthansa Cargo AG és a Swiss International Air Lines AG (a továbbiakban: Swiss) részéről. E kérelem szerint intenzív versenyellenes kapcsolatok álltak fenn több fuvarozó között, amelyek többek között a következőkre vonatkoztak:
 - az üzemanyagpótdíj (*fuel surcharge*, a továbbiakban: FSC), amelyet állítólag az emelkedő üzemanyagköltségek fedezésére vezettek be;
 - a biztonsági pótdíj (*security surcharge*, a továbbiakban: SSC), amelyet állítólag a 2001. szeptember 11-i terroristámadások után bevezetett egyes biztonsági intézkedések költségeinek fedezésére vezettek be.

- 6 2006. február 14-én és 15-én a Bizottság [az EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikkben] meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet (HL 2003. L 1., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 205. o.) 20. cikke alapján több fuvarozó helyiségeiben bejelentés nélküli helyszíni vizsgálatokat tartott.
- 7 A helyszíni vizsgálatokat követően több fuvarozó, köztük a felperes, a fenti 5. pontban hivatkozott 2002. évi közlemény alapján kérelmet nyújtott be.
- 8 2007. december 19-én a Bizottság, miután több információkérést küldött, kifogásközlést intézett 27 fuvarozóhoz, köztük a felpereshez (a továbbiakban: kifogásközlés). Jelezte, hogy e fuvarozók megsértették az EUMSZ 101. cikket, az Európai Gazdasági Térségről (EGT) szóló megállapodás 53. cikkét, valamint az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodás (a továbbiakban: EK–Svájc légi közlekedési megállapodás) 8. cikkét, mivel részt vettek egy többek között az FSC-re, az SSC-re és a pótdíjak utáni jutalékfizetés megtagadására (a továbbiakban: jutalékfizetés megtagadása) vonatkozó kartellben.
- 9 A kifogásközlésre válaszul annak címzettjei írásbeli észrevételeket nyújtottak be.
- 10 2008. június 30. és július 4. között meghallgatásra került sor.

B. A 2010. november 9-i határozat

- 11 2010. november 9-én a Bizottság az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és [az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás] 8. cikke alkalmazására vonatkozó eljárásban (COMP/39258 – „légi teherszállítás” ügy) elfogadta a C(2010) 7694 végleges határozatot (a továbbiakban: 2010. november 9-i határozat). E határozat címzettje 21 fuvarozó (a továbbiakban: a 2010. november 9-i határozatban eljárás alá vont fuvarozók), nevezetesen:
 - az Air Canada;
 - az Air France-KLM (a továbbiakban: AF-KLM);
 - a Société Air France (a továbbiakban: AF);
 - a Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (a továbbiakban: KLM);
 - a British Airways plc;
 - a Cargolux Airlines International SA (a továbbiakban: Cargolux);
 - a Cathay Pacific Airways Ltd (a továbbiakban: CPA);
 - a Japan Airlines Corp.;
 - a felperes;
 - a Lan Airlines SA (a továbbiakban: Lan);
 - a Lan Cargo SA;

- a Lufthansa Cargo;
 - a Lufthansa;
 - a Swiss;
 - a Martinair Holland NV (a továbbiakban: Martinair);
 - a Qantas Airways Ltd (a továbbiakban: Qantas);
 - az SAS AB;
 - az SAS Cargo;
 - a Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (a továbbiakban: SAS Consortium);
 - a SAC;
 - a Singapore Airlines Ltd (a továbbiakban: SIA).
- 12 A kifogásközlés többi címzettjével szemben előzetesen felhozott kifogásokat visszavonták (a továbbiakban: eljárás alá nem vont fuvarozók).
- 13 A 2010. november 9-i határozat az indokolásában az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző, az EGT és Svájc területére kiterjedő egységes és folyamatos jogsértést ismertetett, amely keretében a 2010. november 9-i határozatban eljárás alá vont fuvarozók összehangolták az áru fuvarozási szolgáltatások nyújtása során tanúsított díjszabással kapcsolatos magatartásukat.
- 14 A 2010. november 9-i határozat rendelkező része a felperest érintő részében a következőképpen szólt:

„2. cikk

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

[...]

h) [a Japan Airlines Corp.] 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig;

i) [a felperes] 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig;

[...]

3. cikk

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

[...]

h) [a Japan Airlines Corp.] 2005. május 19-től 2006. február 14-ig;

i) [a felperes] 2005. május 19-től 2006. február 14-ig;

[...]

5. cikk

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

[...]

h) [a Japan Airlines Corp.] és [a felperes] együttesen és egyetemlegesen 35 700 000 EUR;

[...]

6. cikk

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

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

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

- 15 A Törvényszék Hivatalához 2011. január 24-én benyújtott keresetlevelével a felperes keresetet indított a 2010. november 9-i határozat öt érintő részében történő megsemmisítése, valamint másodlagosan a vele és a Japan Airlines Corp.-nal szemben kiszabott bírság összegének csökkentése iránt. A 2010. november 9-i határozatban eljárás alá vont többi fuvarozó a Qantas kivételével szintén keresetet indított a Törvényszék előtt e határozattal szemben.
- 16 A 2015. december 16-i Air Canada kontra Bizottság ítéletben (T-9/11, nem tették közzé, EU:T:2015:994), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij kontra Bizottság ítéletben (T-28/11, nem tették közzé, EU:T:2015:995), Japan Airlines kontra Bizottság ítéletben (T-36/11, nem tették közzé, EU:T:2015:992), Cathay Pacific Airways kontra Bizottság ítéletben (T-38/11, nem tették közzé, EU:T:2015:985), Cargolux Airlines kontra Bizottság ítéletben (T-39/11, nem tették közzé,

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

- 17 E tekintetben a Törvényszék elsősorban megállapította, hogy a 2010. november 9-i határozat indokolása és rendelkező része között ellentmondások vannak. E határozat indokolása a kartell által lefedett valamennyi útvonalra vonatkozó egyetlen egységes és folyamatos jogsértést ismertetett, amelyben a 2010. november 9-i határozatban eljárás alá vont fuvarozók részt vettek. Ezzel szemben az említett határozat rendelkező része vagy négy különböző egységes és folyamatos jogsértést, vagy csak egyetlen egységes és folyamatos jogsértést jelölt meg, amelyekért csak azoknak a fuvarozóknak tudható be a felelősség, amelyek az ugyanezen határozat 1–4. cikkében említett útvonalakon közvetlenül részt vettek az egyes cikkek által érintett jogsértő magatartásokban, vagy tudomásuk volt az ezen útvonalakra vonatkozó összejátszásról, amelynek kockázatát elfogadták. Márpedig a szóban forgó határozat rendelkező része e két értelmezésének egyike sem felelt meg e határozat indokolásának.
- 18 A Törvényszék a 2010. november 9-i határozat indokolásával összeegyeztethetetlenként elutasította e határozat rendelkező részének a Bizottság által javasolt alternatív értelmezését is, amely szerint az eljárás alá vont egyes fuvarozók említésének elmaradása a 2010. november 9-i határozat 1., 3. és 4. cikkében azzal magyarázható – anélkül, hogy meg kellene állapítani, hogy e cikkek különböző egységes és folyamatos jogsértéseket állapítanak meg –, hogy az említett fuvarozók nem biztosították az e rendelkezések hatálya alá tartozó útvonalakat.
- 19 Másodsorban a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a 2010. november 9-i határozat indokolása jelentős belső ellentmondásokat tartalmaz.
- 20 Harmadsorban, miután megállapította, hogy a 2010. november 9-i határozat rendelkező része két lehetséges értelmezésének egyike sem felel meg a határozat indokolásának, a Törvényszék megvizsgálta, hogy e két lehetséges értelmezés legalább egyikének keretében az említett határozat belső ellentmondásai sérthetik-e a felperes védelemhez való jogát, és akadályozhatják-e a Törvényszéket felülvizsgálati jogköre gyakorlásában. Az első értelmezést illetően, amely szerint a Bizottság négy elkülönülő egységes és folyamatos jogsértés fennállását állapította meg, a Törvényszék először is úgy ítélte meg, hogy a felperes nem volt abban a helyzetben, hogy megérthesse, hogy az indokolásban kifejtett, az egységes és folyamatos jogsértés fennállására vonatkozó bizonyítékok mennyiben alkalmasak a rendelkező részben megállapított négy különböző jogsértés fennállásának bizonyítására, és így nem volt abban a helyzetben sem, hogy vitathassa e bizonyítékok elégséges jellegét. Másodszor, a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a

felperes számára lehetetlen annak a logikának a megértése, amely a Bizottságot arra vezette, hogy őt valamely jogsértés miatt felelősnek tekintse, a 2010. november 9-i határozat egyes cikkei által meghatározott területen belül nem biztosított útvonalak tekintetében is.

D. A megtámadott határozat

- 21 2016. május 20-án a Törvényszék által kimondott megsemmisítést követően a Bizottság levelet küldött a 2010. november 9-i határozatban eljárás alá vont, e határozattal szemben a Törvényszék előtt keresetet indító fuvarozóknak, amelyben tájékoztatta őket arról, hogy a Versenypolitikai Főigazgatósága új határozat elfogadását szándékozik javasolni a részére, amely megállapítja, hogy részt vettek az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértésben, az e határozatban hivatkozott valamennyi útvonalon.
- 22 A Bizottság fenti 21. pontban említett levelének címzettjeit felhívták arra, hogy egy hónapon belül fejtsek ki álláspontjukat a Bizottság Versenypolitikai Főigazgatóságának javaslatáról. Valamennyien – beleértve a felperest is – éltek ezzel a lehetőséggel.
- 23 2017. március 17-én a Bizottság az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és [az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás] 8. cikke alkalmazására vonatkozó eljárásban (AT.39258 – „légi teherszállítás” ügy) elfogadta a C(2017) 1742 final határozatot (a továbbiakban: megtámadott határozat). E határozat címzettje 19 fuvarozó (a továbbiakban: eljárás alá vont fuvarozók), nevezetesen:
 - az Air Canada;
 - az AF-KLM;
 - az AF;
 - a KLM;
 - a British Airways;
 - a Cargolux;
 - a CPA;
 - a felperes;
 - a Latam Airlines Group;
 - a Lan Cargo;
 - a Lufthansa Cargo;
 - a Lufthansa;
 - a Swiss;

- a Martinair;
 - az SAS;
 - az SAS Cargo;
 - az SAS Consortium;
 - a SAC;
 - a SIA.
- 24 A megtámadott határozat nem emel kifogást a kifogásközlés többi címzettjével szemben.
- 25 A megtámadott határozat az indokolásában az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértést ismertet, amely keretében az eljárás alá vont fuvarozók összehangolták az áru fuvarozási szolgáltatások nyújtása során tanúsított díjszabással kapcsolatos magatartásukat az egész világon, az FSC, az SSC és a pótdíjak utáni jutalékfizetés révén.
- 26 Elsősorban a megtámadott határozat 4.1 pontjában a Bizottság ismertette „[a] kartell alapelveit és szerkezetét”. E határozat (107) és (108) preambulumbekkezdésében a Bizottság jelezte, hogy a vizsgálat egy, a versenytársak között hosszú ideig fenntartott kétoldalú és többoldalú kapcsolatok hálózatán alapuló világszintű kartellt tárt fel azon magatartást illetően, amelyet a versenytársak elhatároztak, elterveztek vagy el szándékoztak fogadni az áru fuvarozási szolgáltatások árának különböző elemeivel, azaz az FSC-vel, az SSC-vel és a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatban. Hangsúlyozta, hogy e kapcsolati hálózat közös célja a versenytársak díjszabással kapcsolatos magatartásának összehangolása vagy az árpolitikájukkal kapcsolatos bizonytalanság csökkentése volt (a továbbiakban: vitatott kartell).
- 27 A megtámadott határozat (109) preambulumbekkezdése szerint az FSC összehangolt alkalmazásának célja annak biztosítása volt, hogy a fuvarozók az egész világon minden érintett szállítmány esetében kilogrammonkénti átalánypótdíjat alkalmazzanak. Az FSC alkalmazásának összehangolására és nyomon követésére a fuvarozók között – főként kétoldalú – kapcsolatok bonyolult hálózata jött létre, azzal, hogy a Bizottság szerint az alkalmazás pontos időpontját gyakran helyi szinten határozták meg, és általában a fő helyi fuvarozó végezte az irányítást, a többiek pedig követték. Ezt az összehangolt megközelítést az SSC-re is kiterjesztették, csakúgy mint a jutalékfizetés megtagadására, így ez utóbbiak a fuvarozók nettó bevételeivé váltak, és további ösztönző intézkedést képeztek a pótdíjakkal kapcsolatos összehangolás folytatása tekintetében.
- 28 A megtámadott határozat (110) preambulumbekkezdése szerint több fuvarozó székhelyének felső vezetése vagy közvetlenül részt vett a versenytársakkal való kapcsolatokban, vagy rendszeresen tájékoztatták őket azokról. A pótdíjak esetében a székhely felelős munkavállalói kölcsönös kapcsolatban álltak egymással, amikor a pótdíj mértékének változása várható volt. A jutalékfizetés megtagadását a központi ügyvezetés szintjén tartott kapcsolatok során több alkalommal is megerősítették. Gyakori kapcsolattartásra került sor helyi szinten is azzal a céllal, hogy egyrészt jobban végrehajtsák a központi vezetés által adott utasításokat, és azokat a helyi

piaci feltételekhez igazítsák, másrészt pedig, hogy összehangolják és végrehajtsák a helyi kezdeményezéseket. Ez utóbbi esetben a fuvarozók székhelye általában engedélyezte a javasolt fellépést, vagy tájékoztatták arról.

- 29 A megtámadott határozat (111) preambulumbekkezdése szerint a fuvarozók kétoldalúan vagy kis csoportokban, illetve bizonyos esetekben nagy multilaterális fórumokon vették fel a kapcsolatot egymással. A fuvarozók képviselőinek helyi szervezeteit – többek között Hongkongban és Svájcban – a hozam javítására irányuló intézkedések megtárgyalására és a pótdíjak összehangolására használták. Az olyan szövetségek, mint a WOW szövetség találkozóit szintén kihasználták ilyen célokra.
- 30 Másodsorban, a megtámadott határozat 4.3, 4.4 és 4.5 pontjában a Bizottság ismertette az FSC-re, az SSC-re, illetve a jutalékfizetés megtagadására vonatkozó kapcsolatokat (a továbbiakban: vitatott kapcsolatokat).
- 31 Így először is a megtámadott határozat (118)–(120) preambulumbekkezdésében a Bizottság a következőképpen foglalta össze az FSC-vel összefüggő kapcsolatokat:

„(118) 1999 végén/2000 elején több légitársaság részvételével kétoldalú kapcsolati hálózatot hoztak létre, amely lehetővé tette a vállalkozások intézkedéseivel kapcsolatos információk résztvevők általi megosztását a hálózat valamennyi tagja között. A fuvarozók rendszeresen kapcsolatot tartottak egymással, hogy megvitassák az FSC-vel kapcsolatban felmerülő kérdéseket, beleértve a mechanizmus módosításait, az FSC szintjének változásait, a mechanizmus következetes alkalmazását, és azokat a helyzeteket, amikor egyes légitársaságok nem követték a rendszert.

(119) Az FSC helyi szintű megvalósítása során gyakran alkalmaztak olyan rendszert, amelyben a bizonyos útvonalakon vagy bizonyos országokban domináns légitársaságok jelentették be először a változást, majd őket követték a többiek [...]

(120) Az FSC-vel kapcsolatos versenyellenes összehangolás elsődlegesen négy összefüggésben zajlott: az FSC 2000 elején történt bevezetésével, [a Nemzetközi Légiszállítási Szövetség (IATA)] által előírt mechanizmus megszüntetését követően egy FSC-mechanizmus újbóli bevezetésével, (az FSC maximális szintjét növelő) új küszöbök bevezetésével, és különösen azon időponttal összefüggésben, amikor az üzemanyagindexek elérték azt a küszöböt, amely kiváltja az FSC növelését vagy csökkentését.”

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

„Több [eljárás alá vont fuvarozó] megvitatta többek között azt a szándékát, hogy SSC-t vezessenek be [...] Ezenfelül megvitatták a pótdíj összegét és a bevezetés ütemezését is. Az [eljárás alá vont fuvarozók] ezenkívül megosztották az ügyfeleknek nyújtandó indokolásra vonatkozó elképzeléseket. Az SSC végrehajtására vonatkozó eseti kapcsolatfelvételekre a 2002 és 2006 közötti teljes időszakban sor került. A jogellenes összehangolás mind a központi vezetés szintjén, mind pedig helyi szinten zajlott.”

- 33 Harmadszor, a megtámadott határozat (676) preambulumbekzdésében a Bizottság megjegyezte, hogy az eljárás alá vont fuvarozók „továbbra is megtagadták a pótdíjak utáni jutalékfizetést, és számos kapcsolatfelvétel alkalmával kölcsönösen megerősítették az e területre vonatkozó szándékukat”.
- 34 Harmadsorban, a megtámadott határozat 4.6 pontjában a Bizottság értékelte a vitatott kapcsolatokat. A felperes terhére megállapított kapcsolatok értékelése e határozat (760)–(764) preambulumbekzdésében szerepel.
- 35 A megtámadott határozat (765) preambulumbekzdésében a Bizottság ehhez hozzátette, hogy a felperes nem vitatja a kifogásközlésben ismertetett tényeket.
- 36 Negyedsorban, a megtámadott határozat 5. pontjában a Bizottság az EUMSZ 101. cikket alkalmazta a jelen ügy tényállására, és e határozat 1289. lábjegyzetében leszögezte, hogy az elfogadott megfontolások az EGT-Megállapodás 53. cikkére és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkére vonatkozóan is érvényesek. Így először is az említett határozat (846) preambulumbekzdésében megállapította, hogy az eljárás alá vont fuvarozók összehangolták magatartásukat, vagy befolyásolták a díjszabást, ami az FSC-vel, az SSC-vel és a pótdíjak utáni jutalékfizetéssel „összefüggésben végső soron árrögzítéssel járt”. Ugyanezen határozat (861) preambulumbekzdésében a Bizottság ismertette „az áru fuvarozási szolgáltatások díjszabási gyakorlata összehangolásának általános rendszerét”, amelynek vizsgálata során „olyan összetett jogsértés[re derült fény], amely olyan különböző cselekményekből állt, amelyek megállapodásnak vagy összehangolt magatartásnak minősíthetők, amelyek keretében a versenytársak tudatosan az egymás közötti gyakorlati együttműködéssel helyettesítették a verseny kockázatait”.
- 37 Másodszor a megtámadott határozat (869) preambulumbekzdésében a Bizottság megállapította, hogy „a szóban forgó magatartás az EUMSZ 101. cikkbe ütköző egységes és folyamatos jogsértésnek minősül”. A Bizottság megállapította, hogy a szóban forgó megállapodások egyetlen versenyellenes célt követtek: az EGT-n belüli áru fuvarozási ágazatban a verseny akadályozását, akkor is, ha az összehangolás helyi szinten történt, és helyi eltéréseknek volt kitéve (a (872)–(876) preambulumbekzdés), „[e]gyetlen termékre/szolgáltatásra” vonatkozott, nevezetesen „az [...] áru fuvarozási szolgáltatások nyújtására és azok díjszabására” (a (877) preambulumbekzdés), ugyanazokat a vállalkozásokat érintette (a (878) preambulumbekzdés), egységes jellegű volt (a (879) preambulumbekzdés), és három összetevőre vonatkozott, nevezetesen az FSC-re, az SSC-re és a jutalékfizetés megtagadására, amelyeket „gyakran közösen vitattak meg a versenytársakkal való ugyanazon kapcsolat során” (a (880) preambulumbekzdés).
- 38 A megtámadott határozat (881) preambulumbekzdésében a Bizottság hozzátette, hogy „a felek többsége”, köztük a felperes, részt vett az egységes jogsértés három összetevőjében.
- 39 Harmadszor a megtámadott határozat (884) preambulumbekzdésében a Bizottság megállapította a szóban forgó jogsértés folyamatos jellegét.
- 40 Negyedszer, a megtámadott határozat (885)–(890) preambulumbekzdésében a Bizottság megvizsgálta a harmadik országokban történt kapcsolatfelvételek és az azon útvonalakra vonatkozó kapcsolatok relevanciáját, amelyeket a fuvarozók soha nem szolgáltattak ki, vagy amelyeket jogszerűen nem szolgálhattak ki. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vitatott kartell világszintű jellegére tekintettel e kapcsolatok relevánsak az egységes és folyamatos jogsértés fennállásának megállapítása szempontjából. Közelebbről egyrészt rámutatott arra, hogy a

pótdíjak általánosan alkalmazandó intézkedések, amelyek nem egy útvonalra jellemzőek, hanem céljuk az, hogy azokat világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák, beleértve az EGT-ből és Svájcban induló és oda érkező útvonalakat is. Jelezte, hogy a jutalékfizetés megtagadása szintén általános jellegű. Másrészt úgy ítélte meg, hogy semmilyen leküzdhetetlen akadály nem akadályozza meg a fuvarozókat abban, hogy olyan útvonalakon nyújtsanak áru fuvarozási szolgáltatásokat, amelyeket soha nem szolgáltattak ki, vagy amelyeket jogszerűen nem szolgálhattak ki, különösen azon megállapodások révén, amelyeket egymással tudtak megkötni.

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

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

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

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

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

45 Kilencedszer a Bizottság megvizsgálta a jelen ügyben a versenyszabályok megsértésének megállapítására és szankcionálására vonatkozó területi és időbeli joghatóságának korlátait. Egyrészt a megtámadott határozat (822)–(832) preambulumbekkezdésében, „A Bizottság joghatósága” cím alatt a Bizottság lényegében úgy döntött, hogy nem alkalmazza először is az EUMSZ 101. cikket a 2004. május 1. előtti, az Európai Unió belüli és az EGT-n kívüli repülőterek közötti útvonalakra (a továbbiakban: Unió–harmadik ország útvonalak) vonatkozó megállapodásokra és magatartásokra, másodszor, az EGT-megállapodás 53. cikkét a 2005. május 19. előtti, Unió–harmadik ország útvonalakra, valamint az EGT-Megállapodásban részes, de nem uniós tagországokban található repülőterek és harmadik országokban található repülőterek közötti útvonalakra (a továbbiakban: az EGT Unió kívüli része–harmadik ország útvonalak, illetve az Unió–harmadik ország útvonalakkal együtt: EGT–harmadik ország útvonalak) vonatkozó megállapodásokra és magatartásokra, és végül az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkét a 2002. június 1. előtti, az Unió belüli repülőterek és a svájci repülőterek

közötti útvonalakra (a továbbiakban: Unió–Svájc útvonalak) vonatkozó megállapodásokra és magatartásokra. Azt is kifejtette, hogy a megtámadott határozat „egyáltalán nem kíván arra utalni, hogy a Svájc [és] harmadik országok [közötti] árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatban bármilyen módon megsértették [az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás] 8. cikkét”.

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

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

- 47 A megtámadott határozat (1043)–(1046) preambulumbekkezdésében a Bizottság a szóban forgó kritériumokat a jelen ügy tényállására alkalmazta:

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

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

(1045) Továbbá a harmadik országokban tanúsított, [...] az Unióba és az EGT-be irányuló árufuvarozással kapcsolatos versenyellenes magatartások azonnali, jelentős és előre látható hatásokkal járhatnak az Unión és az EGT-n belül, mivel az EGT-be irányuló légi szállítás megnövekedett költségei és ezáltal az importált áruk magasabb árai természetüknél fogva hatással lehetnek az EGT-n belüli fogyasztókra. A jelen ügyben a [bejövő] árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtó fuvarozók közötti versenyt megszüntető versenyellenes magatartások alkalmasak voltak arra, hogy ilyen hatást gyakoroljanak az EGT-n belül más fuvarozók által biztosított olyan [árufuvarozási] szolgáltatások

nyújtására is, amelyekre a harmadik országok fuvarozói által használt EGT-beli elosztópontok (»hubs«) és az e szállítványok célállomásaként szereplő azon EGT-beli repülőterek között került sor, amelyeket a harmadik országbeli fuvarozó nem szolgál ki.

- (1046) Végül hangsúlyozni kell, hogy a Bizottság egy világszintű kartellt fedezett fel. A kartellt világszinten hajtották végre, és a kartellnek a bejövő útvonalakra vonatkozó megállapodásai az EUMSZ 101. cikkbe és az EGT-Megállapodás 53. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértés szerves részét képezték. A kartell megállapodásait számos esetben központi szinten szervezték meg, a helyi személyzet pedig csak alkalmazta azokat. A pótdíjak világszintű egységes alkalmazása a kartell kulcsfontosságú eleme volt.”
- 48 Ötödsorban, a megtámadott határozat (1146) preambulumbekkezdésében a Bizottság megállapította, hogy a vitatott kartell 1999. december 7-én kezdődött, és 2006. február 14-ig tartott. Ugyanebben a preambulumbekkezdésben kifejtette, hogy e kartell megsértette:
- az EUMSZ 101. cikket az Unión belüli repülőterek közötti légi közlekedés tekintetében 1999. december 7. és 2006. február 14. között;
 - az EUMSZ 101. cikket az Unió–harmadik ország útvonalakon zajló légi közlekedés tekintetében 2004. május 1. és 2006. február 14. között;
 - az EGT-Megállapodás 53. cikkét az EGT-n belüli repülőterek közötti légi közlekedés (a továbbiakban: EGT-n belüli útvonalak) tekintetében 1999. december 7. és 2006. február 14. között;
 - az EGT-Megállapodás 53. cikkét az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon zajló légi közlekedés tekintetében 2005. május 19. és 2006. február 14. között;
 - az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkét az Unió–Svájc útvonalakon zajló légi közlekedés tekintetében 2002. június 1. és 2006. február 14. között.
- 49 A felperest illetően a Bizottság megállapította, hogy a jogsértés 1999. december 7-től 2006. február 14-ig tartott.
- 50 Hatodszorban a megtámadott határozat 8. pontjában a Bizottság a meghozandó korrekciós intézkedésekre és a kiszabandó bírságokra összpontosított.
- 51 Ami közelebbről a bírságok összegének meghatározását illeti, a Bizottság jelezte, hogy figyelembe vette az egységes és folyamatos jogsértés súlyát és időtartamát, valamint az esetleges súlyosító vagy enyhítő körülményeket. E tekintetben az 1/2003 rendelet 23. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján kiszabott bírságok megállapításáról szóló iránymutatásra (HL 2006. C 210., 2. o.; a továbbiakban: 2006. évi iránymutatás) hivatkozott.
- 52 A megtámadott határozat (1184) és (1185) preambulumbekkezdésében a Bizottság jelezte, hogy a bírság alapösszege a vállalkozás eladásai értékének akár 30%-át is elérheti; ezt a jogsértés súlya alapján kell meghatározni, és meg kell szorozni a vállalkozás jogsértésben való részvétele éveinek számával, amelyhez hozzáadódik az eladások értékének 15 és 25%-a közötti kiegészítő összeg (a továbbiakban: kiegészítő összeg).

- 53 A megtámadott határozat (1197) preambulumbekkezdésében a Bizottság úgy határozta meg az eladások értékét, hogy a 2005. évre, amely az egységes és folyamatos jogsértés vége előtti utolsó teljes év volt, összeadta az EGT-n belüli útvonalakon, az Unió–harmadik ország útvonalakon, az Unió–Svájc útvonalakon, valamint az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon mindkét irányban közlekedő járatokhoz kapcsolódó forgalmat. Figyelembe vette továbbá az új tagállamoknak az Unióhoz való 2004. évi csatlakozását is.
- 54 A megtámadott határozat (1198)–(1212) preambulumbekkezdésében a Bizottság a jogsértés jellegét (horizontális árrögzítő megállapodások), az eljárás alá vont fuvarozók együttes piaci részesedését (34% világszinten, és legalább ugyanennyi az EGT-n belüli útvonalakon és az EGT–harmadik ország útvonalakon), a vitatott kartell földrajzi kiterjedését (világszintű) és tényleges megvalósítását figyelembe véve a súlyossági együtthatót 16%-ban állapította meg.
- 55 A megtámadott határozat (1214)–(1217) preambulumbekkezdésében a Bizottság a felperes egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének időtartamát az érintett útvonalak szerint a következőképpen határozta meg:
- az EGT-n belüli útvonalakat illetően: 1999. december 7-től 2006. február 14-ig, vagyis évek és hónapok számában kifejezve hat év két hónap, ami alapján a szorzótényező 6 és 2/12;
 - az Unió–harmadik ország útvonalakat illetően: 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig, vagyis évek és hónapok számában kifejezve egy év kilenc hónap, ami alapján a szorzótényező 1 és 9/12;
 - az Unió–Svájc útvonalakat illetően: 2002. június 1-jétől 2006. február 14-ig, vagyis évek és hónapok számában kifejezve három év nyolc hónap, ami alapján a szorzótényező 3 és 8/12;
 - az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakat illetően: 2005. május 19-től 2006. február 14-ig, vagyis évek és hónapok számában kifejezve nyolc hónap, ami alapján a szorzótényező 8/12.
- 56 A megtámadott határozat (1219) preambulumbekkezdésében a Bizottság megállapította, hogy az ügy sajátos körülményeire és a fenti 54. pontban kifejtett kritériumokra tekintettel az eladások értéke 16%-ának megfelelő kiegészítő összeget kell alkalmazni.
- 57 Következésképpen a megtámadott határozat (1240)–(1242) preambulumbekkezdésében a felperes tekintetében a 113 000 000 euróra becsült alapösszeget 56 000 000 euróban határozták meg, miután a 2006. évi iránymutatás 37. pontján alapuló 50%-os csökkentést alkalmaztak (a továbbiakban: általános 50%-os csökkentés), amely ahhoz kapcsolódott, hogy a bejövő útvonalakra és az EGT-ből induló, harmadik országok felé irányuló útvonalakra (a továbbiakban: kimenő útvonalak) vonatkozó szolgáltatások egy részét az EGT-Megállapodás hatálya alá tartozó területen kívül nyújtották, és így a kár egy része az említett területen kívül keletkezhetett.
- 58 A megtámadott határozat (1264) és (1265) preambulumbekkezdésében a Bizottság a 2006. évi iránymutatás 29. pontja alapján az eljárás alá vont fuvarozók vonatkozásában a bírság alapösszegét további 15%-kal csökkentette (a továbbiakban: 15%-os általános csökkentés) azzal az indokkal, hogy bizonyos szabályozási rendszerek ösztönözték a vitatott kartellt.
- 59 Ennek megfelelően a Bizottság a megtámadott határozat (1293) preambulumbekkezdésében a felperessel szemben kiszabott bírság alapösszegét kiigazítás után 47 600 000 euróban állapította meg.

- 60 A megtámadott határozat (1314)–(1322) preambulumbekkezdésében a Bizottság figyelembe vette a felperes hozzájárulását engedékenység iránti kérelmével összefüggésben, és a bírság összegét 25%-kal csökkentette, így a megtámadott határozat (1404) preambulumbekkezdésében foglaltak szerint a felperes esetében a kiszabott bírságot 35 700 000 euróban állapította meg.
- 61 A megtámadott határozat rendelkező része a jelen jogvitára vonatkozó részében a következőképpen szól:

„1. cikk

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

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

[...]

h) [a felperes] 1999. december 7-től 2006. február 14-ig;

[...]

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

[...]

h) [a felperes] 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig;

[...]

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

[...]

h) [a felperes] 2005. május 19-től 2006. február 14-ig;

[...]

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

[...]

h) [a felperes] 2002. május 1-jétől 2006. február 14-ig;

[...]

2. cikk

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

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

3. cikk

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

[...]

h) [a felperes]: 35 700 000 EUR;

[...]

4. cikk

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

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

5. cikk

A jelen határozat címzettjei:

[...]

[a felperes]

[...]”

II. Az eljárás és a felek kérelmei

- 62 A Törvényszék Hivatalához 2017. május 30-án benyújtott keresetlevelével a felperes előterjesztette a jelen keresetet.
- 63 A Bizottság 2017. szeptember 29-én nyújtotta be az ellenkérelmet a Törvényszék Hivatalához.
- 64 A felperes 2018. január 2-án nyújtotta be válaszát a Törvényszék Hivatalához.
- 65 A Bizottság 2018. március 8-án nyújtotta be viszonzválaszát a Törvényszék Hivatalához.
- 66 2019. április 24-én a negyedik tanács javaslatára a Törvényszék az eljárási szabályzatának 28. cikke alapján úgy határozott, hogy a jelen ügyet kibővített ítélkező testület elé utalja.

- 67 A Törvényszék 2019. június 17-én az eljárási szabályzat 89. cikke szerinti pervezető intézkedések keretében írásbeli kérdéseket intézett a felekhez. Az utóbbiak az előírt határidőn belül válaszoltak.
- 68 A Törvényszék a 2019. július 3-i tárgyaláson meghallgatta a felek szóbeli előadásait és a Törvényszék által feltett kérdésekre adott válaszait.
- 69 2020. június 19-i végzésével a Törvényszék (kibővített negyedik tanács), mivel úgy ítélte meg, hogy az ügy körülményei nincsenek kellően feltárva, és hogy fel kell hívni a feleket arra, hogy tegyék meg észrevételeiket egy olyan érveléssel kapcsolatban, amelyet nem vitattak meg, az eljárási szabályzat 113. cikke alapján elrendelte az eljárás szóbeli szakaszának újbóli megnyitását.
- 70 A felek az előírt határidőn belül válaszoltak a Törvényszék által 2020. június 22-én feltett kérdésekre, majd benyújtották az egymás válaszára vonatkozó észrevételeiket.
- 71 2020. augusztus 4-i határozatával a Törvényszék az eljárás szóbeli szakaszát újból lezárta.
- 72 A felperes azt kéri, hogy a Törvényszék:
- semmisítse meg a megtámadott határozatot a rá vonatkozó részében;
 - másodlagosan csökkentse a megtámadott határozatban vele szemben kiszabott bírság összegét;
 - kötelezze a Bizottságot a költségek viselésére.
- 73 A Bizottság lényegében azt kéri, hogy a Törvényszék:
- utasítsa el a keresetet;
 - módosítsa a felperessel szemben kiszabott bírság összegét oly módon, hogy visszavonja tőle az 50%-os általános csökkentésből és a 15%-os általános csökkentésből eredő kedvezményt abban az esetben, ha a Törvényszék úgy ítélné meg, hogy a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalom nem vehető figyelembe az eladások értékének kiszámításakor;
 - kötelezze a felperest a költségek viselésére.

III. A jogkérdésről

- 74 Keresetében a felperes mind a megtámadott határozat megsemmisítése iránti kérelmeket, mind pedig a vele szemben kiszabott bírság összegének csökkentése iránti kérelmeket előterjeszt. A Bizottság lényegében arra irányuló kérelmet terjesztett elő, hogy a Törvényszék módosítsa a felperessel szemben kiszabott bírság összegét abban az esetben, ha úgy ítélné meg, hogy a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalom nem vehető figyelembe az eladások értékének kiszámításakor.

A. A megsemmisítés iránti kérelmekről

- 75 A felperes a megsemmisítés iránti kereseti kérelmeinek alátámasztása érdekében tíz jogalapra hivatkozik. E jogalapok a következőkön alapulnak:
- az első a *ne bis in idem* elve, az EUMSZ 266. cikk és az elévülési idő megsértésén;
 - a második a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megsértésén;
 - a harmadik az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és az indokolási kötelezettség megsértésén, amely jogsértések egyrészt a 2004. május 1-jét megelőző időszakban az EGT-n belüli útvonalakon és az Unió–Svájc útvonalakon elkövetett egységes és folyamatos jogsértésért való felelősség neki való betudására, másrészt pedig az e jogsértésben való részvétele kezdő időpontjának meghatározására vonatkoznak;
 - a negyedik az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének azáltal történő megsértésén, hogy az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősséget olyan útvonalakon tudták be a felperesnek, amelyeken nem volt tényleges vagy potenciális versenytárs;
 - az ötödik a Bizottság joghatóságának hiányán az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra való alkalmazása tekintetében;
 - a hatodik a védelemhez való jognak, a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének és az arányosság elvének a megsértésén, amennyiben a különböző fuvarozók tekintetében eltérő bizonyítási követelményeket alkalmaztak;
 - a hetedik a 2006. évi iránymutatásnak és az arányosság elvének a megsértésén, egyrészt az eladások értékének meghatározását, másrészt pedig a súlyossági együttható és a kiegészítő összeg meghatározását illetően;
 - a nyolcadik a 2006. évi iránymutatásnak és a bizalomvédelem elvének a megsértésén, amennyiben a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások EGT-n kívüli ügyfelek részére történő értékesítéséből származó forgalmat beleszámították az eladások értékébe;
 - a kilencedik az arányosság elvének megsértésén, a 15%-os általános csökkentés elégtelen jellege miatt; valamint
 - a tizedik a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének, az arányosság elvének, valamint lényegében az azzal kapcsolatos indokolási kötelezettségnek a megsértésén, hogy a Bizottság a felperessel szemben megtagadta a bírság összegének 10%-os csökkentését az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvétele címén.
- 76 A Törvényszék úgy ítéli célszerűnek, hogy először az ötödik jogalapot, ezt követően a hivatalból felhozott joglapot vizsgálja meg, amely azon alapul, hogy a Bizottság nem rendelkezett joghatósággal az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás alapján az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon elkövetett jogsértés megállapítására és szankcionálására, végül pedig egymást követően az első–negyedik és a hatodik–tizedik joglapot.

1. A Bizottságnak az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra való alkalmazása tekintetében fennálló joghatóságának hiányára alapított, ötödik jogalapról

- 77 A felperes azt állítja, hogy a Bizottságnak nem volt joghatósága arra, hogy az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét alkalmazza a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra, amit a Bizottság vitat.
- 78 Emlékeztetni kell arra, hogy mivel az EGT területén kívül tanúsított magatartásról van szó, a Bizottság joghatósága a nemzetközi közjogra tekintettel az EUMSZ 101. cikk vagy az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására a végrehajtási kritérium vagy a minősített hatásokon alapuló kritérium alapján állapítható meg (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 40–47. pont; 2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 95–97. pont).
- 79 E kritériumok alternatív, nem pedig kumulatív jellegűek (2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 98. pont; lásd még ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 62–64. pont).
- 80 A megtámadott határozat (1043)–(1046) preambulumbekzdésében a Bizottság, amint azt a felperes is elismeri, mind a végrehajtási kritériumra, mind pedig a minősített hatásokon alapuló kritériumra támaszkodott annak érdekében, hogy a nemzetközi közjogra tekintettel megállapítsa az arra vonatkozó joghatóságát, hogy megállapítsa és szankcionálja az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértését a bejövő útvonalakon.
- 81 Mivel a felperes e két kritérium alkalmazása során elkövetett hibára hivatkozik, a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy célszerű először azt megvizsgálni, hogy a Bizottság megalapozottan hivatkozott-e a minősített hatásokon alapuló kritériumra. A fenti 79. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően csak nemleges válasz esetén kell megvizsgálni, hogy a Bizottság támaszkodhatott-e a végrehajtási kritériumra.
- 82 A felperes azt állítja, hogy a vitatott magatartás feltételezett hatásai nem igazolhatják az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének alkalmazását a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra. A bizonyítási terhet viselő Bizottság nem bizonyította, hogy e magatartás azonnali, lényeges és előre látható hatást gyakorolt az EGT területén.
- 83 A felperes az [EUMSZ 101.] és [EUMSZ 102. cikkben] szereplő, a kereskedelemre gyakorolt hatás fogalmáról szóló iránymutatásra (HL 2004. C 101., 81. o.) hivatkozva előadja, hogy a Bizottság által a megtámadott határozat (1045) preambulumbekzdésében hivatkozott hatások legfeljebb spekulatívak, de mindenesetre túl távoliak azon indok alátámasztására, hogy a vitatott magatartás korlátozta az EGT-n belüli versenyt.
- 84 Közelebbről a Bizottság nem terjeszt elő semmilyen bizonyítékot azon állításának alátámasztására, amely szerint az EGT-n belül értékesített áruk árát befolyásolja a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások ára. Ez a hatás egyébként nem lehet lényeges, mivel a pótdíjak az áru fuvarozási szolgáltatások teljes árának csak egy részét teszik ki, és ez utóbbiak költsége önmagában csak egy része az EGT-be importált áruk költségének. Az ilyen hatás fogalmilag nem lehet azonnali sem, mivel az ügyfeleknek lehetőségük van arra, hogy a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások árainak

emelkedését beépítsék az importált áruk árába, vagy eltekintsenek ettől, vagy adott esetben meghatározhatják, hogy azt milyen arányban hárítják át. Ez a hatás végül nem volt előre látható, mivel a felperes nem tevékenykedett az érintett *downstream* piacokon, és a pótdíjak az áruszállítás költségének csak kis részét tették ki.

- 85 Ezenkívül az EGT-be importált áruk árának növekedésével járó hatás a jelen ügy tárgyát képezőtől – nevezetesen az áru fuvarozási szolgáltatások piacától – eltérő piacot érint, következésképpen nem igazolhatja azt az indokot, amely szerint a vitatott magatartás korlátozta a versenyt az EGT-n belül.
- 86 Egyébiránt a Bizottságnak a versenyszabályok megsértésének megállapítására és szankcionálására vonatkozó joghatósága fennállásának megállapításához nem elegendő valamely magatartást egységes és folyamatos jogsértésnek minősíteni, anélkül hogy elemeznék e magatartás versenyellenes hatásait.
- 87 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.
- 88 A megtámadott határozatban a Bizottság lényegében három önálló indokra támaszkodott annak megállapításakor, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium a jelen ügyben teljesül.
- 89 Az első két indok a megtámadott határozat (1045) preambulumbekzdésében szerepel. Amint azt a Bizottság a Törvényszék írásbeli és szóbeli kérdéseire adott válaszában megerősítette, ezek az indokok az elkülönülten figyelembe vett, a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó összehangolás hatásaira vonatkoznak. Az első indok arra vonatkozik, hogy „az EGT-be irányuló légi fuvarozás megnövekedett költségei, és így az importált áruk magasabb ára jellegükénél fogva alkalmasak arra, hogy hatást gyakoroljanak a fogyasztókra az EGT-n belül”. A második indok arra vonatkozik, hogy a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások összehangolása hatást gyakorolhat „az EGT-n belül más fuvarozók által biztosított olyan [áru fuvarozási] szolgáltatások nyújtására is, amelyekre a harmadik országok fuvarozói által használt EGT-beli elosztópontok (»hubs«) és az e szállítmányok célállomásaként szereplő azon EGT-beli repülőterek között került sor, amelyeket a harmadik országbeli fuvarozó nem szolgál ki”.
- 90 A harmadik indok a megtámadott határozat (1046) preambulumbekzdésében szerepel, és – amint az a Bizottság által a Törvényszék írásbeli és szóbeli kérdéseire adott válaszokból kitűnik – az egységes és folyamatos jogsértés egészének hatásaira vonatkozik.
- 91 A Törvényszék úgy ítéli meg, hogy célszerű megvizsgálni mind az elkülönülten figyelembe vett, a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó összehangolás hatásait, mind pedig az egészében figyelembe vett egységes és folyamatos jogsértés hatásait, az előbbiekkel kezdve.

a) Az elkülönülten figyelembe vett, a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó összehangolás hatásairól

- 92 Először azon első indok megalapozottságát kell megvizsgálni, amelyen a Bizottság azon következtetése alapul, amely szerint a jelen ügyben teljesül a minősített hatásokon alapuló kritérium (a továbbiakban: szóban forgó hatás).
- 93 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy amint az a megtámadott határozat (1042) preambulumbekzdéséből kitűnik, a minősített hatásokon alapuló kritérium a nemzetközi közjogra tekintettel akkor igazolhatja az Unió és az EGT versenyszabályainak alkalmazását, ha

előre látható, hogy a vitatott magatartás a belső piacon vagy az EGT-ben azonnali és jelentős hatást fejt ki (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 49. pont; lásd még ebben az értelemben: 1999. március 25-i Gencor kontra Bizottság ítélet, T-102/96, EU:T:1999:65, 90. pont).

- 94 A jelen ügyben a felperes vitatja mind a szóban forgó hatás relevanciáját (lásd a lenti 95–114. pontot), mind annak előre látható jellegét (lásd a lenti 116–131. pontot), jelentős jellegét (lásd a lenti 132–142. pontot), valamint azonnali jellegét (lásd a lenti 143–153. pontot).

1) A szóban forgó hatás relevanciájáról

- 95 Az ítélezési gyakorlatból kitűnik, hogy az a tény, hogy egy megállapodásban vagy összehangolt magatartásban részt vevő vállalkozás harmadik államban rendelkezik székhellyel, nem akadályozza az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke alkalmazását, amennyiben e megállapodás vagy magatartás hatást fejt ki a belső piacon, illetve az EGT-n belül (lásd ebben az értelemben: 1971. november 25-i Béguelin Import ítélet, 22/71, EU:C:1971:113, 11. pont).
- 96 A minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazásának pontosan az a célja, hogy szankcionálja azokat a magatartásokat, amelyeket kétséggel nem az EGT területén tanúsítottak, viszont amelyek versenyellenes hatásait a belső piacon vagy az EGT-n belül is érzékelni lehet (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 45. pont).
- 97 A felperes állításával ellentétben e kritérium nem követeli meg annak bizonyítását, hogy a vitatott magatartás „ténylegesen versenyellenes hatásokkal járt” a belső piacon vagy az EGT-n belül. Éppen ellenkezőleg, az ítélezési gyakorlat szerint elegendő e magatartásnak a versenyre gyakorolt valószínű hatásait figyelembe venni (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 51. pont).
- 98 A Bizottság feladata ugyanis, hogy biztosítsa a verseny védelmét a belső piacon vagy az EGT-n belül a hatékony működését érintő fenyegetésekkel szemben.
- 99 Olyan magatartás esetén, amelyről a Bizottság a jelen ügghöz hasonlóan úgy ítélte meg, hogy az a belső piacon vagy az EGT-n belül fennálló verseny tekintetében olyan károssági fokot mutat, hogy az az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke értelmében vett „cél általi” versenykorlátozásnak minősíthető, a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása sem igényelheti a konkrét hatások bizonyítását, mint ahogy azt valamely magatartás e rendelkezések értelmében vett „hatás általi” versenykorlátozásnak minősítése feltételezi.
- 100 E tekintetben a felpereshez hasonlóan emlékeztetni kell arra, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumot az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének szövege tartalmazza, amelyek azon megállapodások és magatartások szankcionálására irányulnak, amelyek a versenyt korlátozzák a belső piacon, illetve az EGT-n belül. E rendelkezések ugyanis megtiltják a vállalkozások olyan megállapodásait és magatartását, amelyek célja vagy hatása a „belső piacon belüli”, illetve „az [EGT-Megállapodás] hatálya alá tartozó területen” fennálló verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 42. pont).

- 101 Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a versenykorlátozó cél és hatás feltételeinek nem egyszerre, hanem vagylagosan kell fennállniuk annak mérlegelése során, hogy valamely magatartás az EUMSZ 101. cikkben és az EGT-Megállapodás 53. cikkében foglalt tilalom hatálya alá tartozik-e (lásd ebben az értelemben: 2009. június 4-i T-Mobile Netherlands és társai ítélet, C-8/08, EU:C:2009:343, 28. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 102 Ebből következik, amint arra a Bizottság a megtámadott határozat (917) preambulumbekkezdésében rámutatott, hogy felesleges figyelembe venni a vitatott magatartás konkrét hatásait, ha annak versenyellenes célja már megállapítást nyert (lásd ebben az értelemben: 1966. július 13-i Consten és Grundig kontra Bizottság ítélet, 56/64 és 58/64, EU:C:1966:41, 496. o.; 2009. október 6-i GlaxoSmithKline Services és társai kontra Bizottság és társai ítélet, C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P és C-519/06 P, EU:C:2009:610, 55. pont).
- 103 E körülmények között a minősített hatásokon alapuló kritérium olyan értelmezése – amint azt a felperes láthatóan javasolja –, hogy az megköveteli a vitatott magatartás konkrét hatásainak bizonyítását, még ha „cél általi” versenykorlátozásról van is szó, az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására vonatkozó bizottsági hatáskört olyan feltételtől tenné függővé, amelynek nincs alapja e rendelkezések szövegében.
- 104 A felperes ebből következően nem kifogásolhatja érvényesen, hogy a Bizottság hibát követett el, amikor megállapította, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium teljesül, holott a Bizottság a megtámadott határozat (917), (1190) és (1277) preambulumbekkezdésében kijelentette, hogy a vitatott magatartás versenyellenes hatásait e magatartás versenyellenes céljára tekintettel nem köteles értékelni. E preambulumbekkezdésekből azt sem vezetheti le a felperes, hogy a Bizottság e kritérium alkalmazása szempontjából egyáltalán nem elemezte az említett magatartás által a belső piacon vagy az EGT-n belül kiváltott hatásokat.
- 105 A megtámadott határozat (1045) preambulumbekkezdésében ugyanis a Bizottság lényegében úgy ítélte meg, hogy az egységes és folyamatos jogsértés, amennyiben a bejövő útvonalakra vonatkozott, növelheti a pótdíjak összegét, következésképpen pedig a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások teljes árát, és hogy a szállítmányozók ezt a többletköltséget az EGT-ben letelepedett feladókra hárították át, akiknek az általuk vásárolt árukért magasabb árat kellett fizetniük, mint amelyet az említett jogsértés hiányában számítottak volna fel nekik.
- 106 A felperes egyetlen érve sem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy a szóban forgó hatás nem tartozott a vitatott magatartás által kifejtett azon hatások közé, amelyeket a Bizottság megalapozottan vett figyelembe a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása szempontjából.
- 107 Először is, ellentétben azzal, amit a felperes állít, az EUMSZ 101. cikk szövegében, szerkezetében vagy céljában semmi nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása céljából figyelembe vett hatásoknak ugyanazon a piacon kell bekövetkezniük, mint amelyet a szóban forgó jogsértés érint, nem pedig egy olyan *downstream* piacon, mint amely a jelen ügyben szerepel (lásd ebben az értelemben: 2015. szeptember 9-i Toshiba kontra Bizottság ítélet, T-104/13, EU:T:2015:610, 159. és 161. pont).

- 108 Másodszor, a felperes tévesen hivatkozik arra, hogy a vitatott magatartás, amennyiben az a bejövő útvonalakra vonatkozott, nem volt alkalmas arra, hogy korlátozza a versenyt az EGT-ben, mivel csak azon harmadik országokban valósult meg, ahol az eljárás alá vont fuvarozóktól bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokat vásárló szállítmányozók székhelye volt.
- 109 E tekintetben meg kell állapítani, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumot azon gazdasági és jogi háttérre tekintettel kell alkalmazni, amelybe a szóban forgó magatartás illeszkedik (lásd ebben az értelemben: 1971. november 25-i Béguelin Import ítélet, 22/71, EU:C:1971:113, 13. pont).
- 110 A jelen ügyben a megtámadott határozat (14), (17) és (70) preambulumbekzdéséből, valamint a feleknek a Törvényszék pervezető intézkedéseire adott válaszaiból kitűnik, hogy a fuvarozók kizárólag vagy szinte kizárólag a szállítmányozóknak értékesítik az áru fuvarozási szolgáltatásait. Márpedig a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokat illetően ezen értékesítések szinte mindegyike a szóban forgó útvonalak kiindulópontján történik, az EGT-n kívül, ahol az említett szállítványozók székhelye található. A keresetlevélből ugyanis kitűnik, hogy 2004. május 1. és 2006. február 14. között a felperes a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásainak csak elhanyagolható részét értékesítette az EGT-ben található ügyfelek részére.
- 111 Meg kell azonban jegyezni, hogy bár a szállítványozók e szolgáltatásokat igénybe veszik, ezt többek között közvetítőként teszik, annak érdekében, hogy azokat egy olyan szolgáltatáscsomagban összesítsék, amelynek célja fogalmilag az áruk feladók nevében történő integrált fuvarozásának megszervezése az EGT területére. Amint az a megtámadott határozat (70) preambulumbekzdéséből kitűnik, a feladók lehetnek többek között a szállított áruk vevői vagy tulajdonosai. Legalábbis valószínű tehát, hogy az EGT-ben van a székhelyük.
- 112 Ebből következik, hogy amennyiben a szállítványozók továbbhárítják a szolgáltatáscsomagjaik árában a vitatott kartellból eredő esetleges többletköltséget, az egységes és folyamatos jogsértés, amennyiben az a bejövő útvonalakat érinti, többek között a szállítványozók által az említett feladók ügyfélkörének megszerzése érdekében folytatott versenyre gyakorolhat hatást, és ebből következően a szóban forgó hatás a belső piacon vagy az EGT-n belül valósulhat meg.
- 113 Harmadszor, a fenti 83. pontban hivatkozott iránymutatás 43. pontját illetően elegendő megállapítani, hogy az a jelen ügyben vizsgálttól eltérő esetre vonatkozik, és hogy az mindenképpen az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének értelmében vett tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt hatás fogalmára vonatkozik, nem pedig a Bizottságnak a minősített hatásokon alapuló kritérium szerinti joghatóságának kérdésére. Márpedig itt különböző kérdésekről van szó, amelyek közül az első az uniós versenyjog területének a tagállamok versenyjogának területére tekintettel történő meghatározására vonatkozik (2006. július 13-i Manfredi és társai ítélet, C-295/04–C-298/04, EU:C:2006:461, 41. pont), míg a második a Bizottság nemzetközi közjogra tekintettel fennálló joghatóságának igazolására (lásd a fenti 78. pontot).
- 114 Következésképpen az a többletköltség, amelyet a feladóknak esetlegesen meg kellett fizetniük, és az EGT-be importált áruk abból potenciálisan következő drágulása a vitatott magatartás által kiváltott azon hatások közé tartozik, amelyekre a Bizottság a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása érdekében támaszkodott.
- 115 A fenti 93. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően tehát az a kérdés, hogy ez a hatás a megkövetelt módon előre látható, jelentős és azonnali-e.

2) A szóban forgó hatás előreláthatóságáról

- 116 Az előreláthatóság követelménye arra irányul, hogy biztosítsa a jogbiztonságot annak garantálásával, hogy az érintett vállalkozásokat ne lehessen szankcionálni azon hatások miatt, amelyek kétségtelenül a magatartásukból következnek, de amelyek bekövetkezésére észszerűen nem számíthattak (lásd ebben az értelemben: Kokott főtanácsnok Otis Gesellschaft és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-435/18, EU:C:2019:651, 83. pont).
- 117 Ily módon megfelelnek az előreláthatóság követelményének azok a hatások, amelyek felmerülésével a szóban forgó kartell résztvevői általános élettapasztalatuk alapján észszerűen számolhatnak, ellentétben azokkal a hatásokkal, amelyek a körülmények teljes mértékben szokatlan láncolatát képezik, és ezzel atipikus okozati folyamat eredményeként alakulnak ki (lásd ebben az értelemben: Kokott főtanácsnok Kone és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-557/12, EU:C:2014:45, 42. pont).
- 118 Márpedig a megtámadott határozat (846), (909), (1199) és (1208) preambulumbekkezdéséből világosan kitűnik, hogy a jelen ügy horizontális ármegállapítással kapcsolatos összejátszásra irányuló magatartásra vonatkozik, amely – a tapasztalatok szerint – többek között az árak olyan növekedésével jár, amely a forrásoknak különösen a fogyasztók hátrányára való kedvezőtlen elosztását eredményezi (lásd ebben az értelemben: 2014. szeptember 11-i CB kontra Bizottság ítélet, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, 51. pont).
- 119 A megtámadott határozat (846), (909), (1199) és (1208) preambulumbekkezdéséből az is kitűnik, hogy ez a magatartás az FSC-vel, az SSC-vel és a jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos.
- 120 A jelen ügyben tehát az eljárás alá vont fuvarozók számára előre látható volt, hogy az FSC és az SSC horizontális rögzítése azok szintjének növekedésével jár. Amint az a megtámadott határozat (874), (879) és (899) preambulumbekkezdéséből kitűnik, a jutalékfizetés megtagadása erősíthette e növekedést. Az ugyanis a szállítványozók számára a pótdíjakra adott árendék nyújtásának összehangolt megtagadásaként értelmezhető, és így módon arra irányult, hogy lehetővé tegye az eljárás alá vont fuvarozók számára, hogy „ellenőrzés alatt tarthassák azt a díjszabással kapcsolatos bizonytalanságot, amelyet [a szállítványozókkal folytatott tárgyalások keretében] a jutalékfizetéssel kapcsolatos verseny hozhatott volna létre” (az említett határozat (874) preambulumbekkezdése), és ezáltal kivonják a verseny alól a pótdíjakat (e határozat (879) preambulumbekkezdése).
- 121 Márpedig a megtámadott határozat (17) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy az áru fuvarozási szolgáltatások ára a díjakból és a pótdíjakból – köztük az FSC-ből és az SSC-ből – áll. Hacsak nem úgy tekintjük, hogy az FSC és az SSC emelését a kellően valószínű vízágyhatás eredményeként ellensúlyozza a díjak és más pótdíjak megfelelő csökkenése, az ilyen emelés főszabály szerint alkalmas volt arra, hogy a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások teljes árának emelkedését eredményezze. Márpedig a felperes nem bizonyította, hogy a vízágyhatás olyan mértékben valószínű, hogy előre nem láthatóvá teszi a szóban forgó hatást.
- 122 E körülmények között a vitatott kartell résztvevői észszerűen előre láthatták, hogy az egységes és folyamatos jogsértés, amennyiben az a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozik, az áru fuvarozási szolgáltatások árának emelkedésével jár a bejövő útvonalakon.
- 123 A kérdés tehát az, hogy az eljárás alá vont fuvarozók számára előre látható volt-e, hogy a szállítványozók ezt a többletköltséget a saját ügyfeleikre, azaz a feladókra át fogják hárítani.

- 124 E tekintetben a megtámadott határozat (14) és (70) preambulumbekzdéséből kitűnik, hogy az áru fuvarozási szolgáltatások ára a szállítványozók számára inputot képez. Változó költségről van szó, amelynek növekedése főszabály szerint növeli azt a határköltséget, amelyre tekintettel a szállítványozók meghatározzák a saját áraikat.
- 125 A felperes egyetlen olyan bizonyítékot sem terjeszt elő, amely alátámasztaná, hogy a jelen ügy körülményei nem igazán segítették elő az egységes és folyamatos jogsértésből eredő többletköltségek *downstream* áthárítását a feladókra a bejövő útvonalakon.
- 126 E körülmények között észszerűen előre látható volt az eljárás alá vont fuvarozók számára, hogy a szállítványozók e többletköltséget át fogják hárítani a feladókra a szállítványozási szolgáltatások árának emelése révén.
- 127 Márpedig, amint az a megtámadott határozat (70) és (1031) preambulumbekzdéséből kitűnik, azon áruk ára, amelyek szállítványozói általában a feladók nevében megszervezik az integrált szállítást, magában foglalja a szállítványozási szolgáltatások, és különösen az áru fuvarozási szolgáltatások árát, amelyek annak alkotóelemét képezik.
- 128 A fentiekre tekintettel az eljárás alá vont fuvarozók számára tehát előre látható volt, hogy az egységes és folyamatos jogsértés, amennyiben az a bejövő útvonalakra vonatkozik, az importált áruk árának emelkedésével jár.
- 129 A fenti 111. pontban kifejtett indokok alapján az eljárás alá vont fuvarozók számára ugyanígy előre látható volt, hogy – amint az a megtámadott határozat (1045) preambulumbekzdéséből kitűnik – ez a hatás az EGT-ben valósul meg.
- 130 Mivel a szóban forgó hatás a dolgok szokásos menetének részét képezte és gazdaságilag racionális volt, ahhoz, hogy azt előre láthassák, a felperes állításával ellentétben egyáltalán nem volt szükséges, hogy a felperes az áruk importjának piacán vagy viszonteladásuk *downstream* piacán tevékenykedjen.
- 131 Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság megfelelően bizonyította, hogy a szóban forgó hatás a megkövetelt módon előre látható volt.

3) A szóban forgó hatás jelentős jellegéről

- 132 A vitatott magatartás által kiváltott hatások jelentős jellegét az ügy valamennyi releváns körülményére tekintettel kell értékelni. E körülmények közé tartozik többek között a jogsértés időtartama, jellege és terjedelme. Más körülmények, mint az e magatartásban részt vevő vállalkozások mérete, szintén relevánsak lehetnek (lásd ebben az értelemben: 2015. szeptember 9-i Toshiba kontra Bizottság ítélet, T-104/13, EU:T:2015:610, 159. pont; 2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 112. pont).
- 133 Amennyiben a vizsgált hatás a kartellel érintett szolgáltatásból származó vagy azt tartalmazó végleges áru vagy szolgáltatás árának emelkedéséből ered, a kartellel érintett szolgáltatás által a végleges áru vagy szolgáltatás árában képviselt arányt is figyelembe lehet venni.
- 134 A jelen ügyben a releváns körülmények összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy a szóban forgó hatás, amely az EGT-be importált áruk árának növekedésével jár, jelentős jellegű.

- 135 Először ugyanis a megtámadott határozat (1146) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy az egységes és folyamatos jogsértés időtartama 21 hónap, amennyiben az Unió–harmadik ország útvonalakra vonatkozott, és 8 hónap, amennyiben az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakra vonatkozott. E határozat (1215) és (1217) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy ez volt az eljárás alá vont valamennyi fuvarozó részvételének időtartama is, a Lufthansa Cargo és a Swiss kivételével.
- 136 Másodszor, ami a jogsértés terjedelmét illeti, a megtámadott határozat (889) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy az FSC és az SSC „általánosan alkalmazandó intézkedések voltak, amelyek nem egyetlen útvonalra vonatkoztak”, és „az volt a céljuk, hogy azokat világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák, ideértve [...] az EGT-be irányuló útvonalakat is”.
- 137 Harmadszor, a jogsértés jellegét illetően a megtámadott határozat (1030) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy az egységes és folyamatos jogsértés célja az eljárás alá vont fuvarozók közötti verseny korlátozása volt, többek között az EGT–harmadik ország útvonalakon. Az említett határozat (1208) preambulumbekkezdésében a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy „a különböző árösszetevők, köztük egyes pótdíjak rögzítése a verseny egyik legsúlyosabb korlátozását jelenti”, és következésképpen úgy ítélte meg, hogy az egységes és folyamatos jogsértés a 2006. évi iránymutatásban előírt „legmagasabb szintű” súlyossági együtttható alkalmazását indokolja.
- 138 A teljesség kedvéért, ami a kartellel érintett szolgáltatás árának az abból származó vagy azt tartalmazó áruban vagy szolgáltatásban képviselt arányát illeti, meg kell jegyezni, hogy ellentétben azzal, amit a felperes állít, a pótdíjak a jogsértés időszakában az árufuvarozási szolgáltatások teljes árának jelentős részét képviselték.
- 139 Ily módon a Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics (hongkongi szállítmányozási és logisztikai szövetség) által a hongkongi Board of Airline Representatives (légitársaságok képviselőinek szövetsége, a továbbiakban BAR) teherszállítási albizottságának (a továbbiakban: SCC) elnökéhez intézett 2005. július 8-i levélből kitűnik, a pótdíjak a szállítmányozók által megvásárolandó légi fuvarlevelek teljes árának „igen jelentős részét” teszik ki. Ehhez hasonlóan a keresetlevél 135. pontjában szereplő táblázatban az szerepel, hogy a pótdíjak az árufuvarozási szolgáltatások árának 11,87%-át tették ki a felperes EGT–harmadik ország útvonalain a 2004/2005-ös üzleti évben.
- 140 Márpedig, amint az a megtámadott határozat (1031) preambulumbekkezdéséből kitűnik, az árufuvarozási szolgáltatások ára maga is „a szállított áruk árának fontos eleme, amely hatással van az értékesítésükre”. Kétségtelen, hogy a felperes ezt vitatja, de ezt csupán állítás útján teszi.
- 141 Továbbra is a teljesség kedvéért, a vitatott magatartásban részt vevő vállalkozások méretét illetően a megtámadott határozat (1209) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy az eljárás alá vont fuvarozók összesített piaci részesedése a „világpiacon” 2005-ben 34% volt, és az „legalább ugyanilyen nagy volt a [EGT–harmadik ország] útvonalakon nyújtott [...] árufuvarozási szolgáltatások [...] esetében”, amelyek magukban foglalják mind a kimenő útvonalakat, mind a bejövő útvonalakat. Egyébként maga a felperes is jelentős forgalmat valósított meg a jogsértési időszak alatt a bejövő útvonalakon, 2005-ben több mint 140 000 000 euró összegben.
- 142 Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság megfelelően bizonyította, hogy a szóban forgó hatás a megkövetelt jelentős jelleggel rendelkezett.

4) A szóban forgó hatás azonnali jellegéről

- 143 A vitatott magatartás által kiváltott hatások azonnaliságának követelménye a szóban forgó magatartás és a vizsgált hatás közötti okozati összefüggésre vonatkozik. E követelmény célja annak biztosítása, hogy a Bizottság az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására vonatkozó hatáskörének igazolása érdekében ne hivatkozasson az összes lehetséges hatásra, sem olyan nagyon távoli hatásokra, amelyek a magatartásból a *conditio sine qua non* alapján eredhetnek (lásd ebben az értelemben: Kokott főtanácsnok Kone és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-557/12, EU:C:2014:45, 33. és 34. pont).
- 144 Az azonnali okozati összefüggés azonban nem tévesztendő össze a kizárólagos okozati összefüggéssel, amely az okozati összefüggés megszakadásának szisztematikus és abszolút megállapítását követeli meg abban az esetben, ha valamely harmadik személy tevékenysége hozzájárult a szóban forgó hatások bekövetkezéséhez (lásd ebben az értelemben: Kokott főtanácsnok Kone és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-557/12, EU:C:2014:45, 36. és 37. pont).
- 145 A jelen ügyben a szállítványozók közreműködése, amelyekről előre látható volt, hogy teljesen önállóan áthárítják majd a feladókra azt a többletköltséget, amelyet nekik kellett fizetniük, vitathatatlanul olyan jellegű, hogy hozzájárult a szóban forgó hatás kialakulásához. E beavatkozás azonban önmagában nem volt alkalmas arra, hogy megtörje a vitatott magatartás és az említett hatás közötti okozati láncolatot, és így megfossza e hatást azonnali jellegétől.
- 146 Éppen ellenkezőleg, amennyiben nem felróható, hanem objektíven következik a szóban forgó kartellból a piac rendes működésének megfelelően, az ilyen beavatkozás nem szakítja meg az okozati láncolatot (lásd ebben az értelemben: 2005. december 14-i CD Cartondruck kontra Tanács és Bizottság ítélet, T-320/00, nem tették közzé, EU:T:2005:452, 172–182. pont), hanem követi azt (lásd ebben az értelemben: Kokott főtanácsnok Kone és társai ügyre vonatkozó indítványa, C-557/12, EU:C:2014:45, 37. pont).
- 147 Márpedig a jelen ügyben a felperes nem bizonyítja, és még csak nem is állítja, hogy a többletköltségnek az EGT-ben letelepedett feladókra való előre látható áthárítása felróható, vagy idegen a piac rendes működésétől.
- 148 Ebből következik, hogy a szóban forgó hatás a megkövetelt azonnali jelleget mutatja.
- 149 E következtetést nem kérdőjelezheti meg a felperes által hivatkozott azon érv sem, amely szerint ahhoz, hogy érintse az „EGT-n belüli fogyasztókat”, akikre a Bizottság a megtámadott határozat (1045) preambulumbekkezdésében hivatkozik, „az árak esetleges emelését a szállítványozóról a feladóra, majd a feladóról az importőrre, majd adott esetben az importőrrel a nagykereskedőre, a nagykereskedőről a kiskereskedőre, végül pedig a kiskereskedőről a fogyasztóra [kellett volna] áthárítani”. Ez az érv ugyanis két téves előfeltevésen alapul.
- 150 A szóban forgó előfeltevések közül az első az, hogy a megtámadott határozat (1045) preambulumbekkezdésében hivatkozott „EGT-n belüli fogyasztók” a végső fogyasztók, azaz azok a természetes személyek, akik szakmai vagy üzleti tevékenységük körén kívül eső célból járnak el. A fogyasztó fogalma a versenyjogban nem kizárólag a végső fogyasztókra, hanem a vitatott magatartás tárgyát képező termékek vagy szolgáltatások közvetlen vagy közvetett felhasználóinak összességére vonatkozik (lásd ebben az értelemben: Mengozzi főtanácsnok MasterCard és társai kontra Bizottság ügyre vonatkozó indítványa, C-382/12 P, EU:C:2014:42, 156. pont).

- 151 A megtámadott határozat (70) preambulumbekzdéséből – amelynek megalapozottságát a felperes érdemben nem vitatta – kitűnik, hogy „a feladók lehetnek a kereskedelem tárgyát képező áruk vevői vagy eladói, illetve az olyan áruk tulajdonosai, amelyeket rövid időn belül viszonylag nagy távolságra kell szállítani”. Beadványaiban a Bizottság kifejtette, hogy ezek az áruk közvetlen fogyasztás céljából vagy más termékek előállítása érdekében inputokként importálhatók. Márpedig, ami a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokat illeti, előfordulhat, hogy ezek a feladók – amint arra a Bizottság helyesen rámutat – az EGT-ben vannak letelepedve. A megtámadott határozat (1045) preambulumbekzdésében szereplő, az „EGT-n belüli fogyasztókra” való hivatkozást tehát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglalja a feladókat is.
- 152 A szóban forgó előfeltevések közül a második az, hogy még ha a megtámadott határozat (1045) preambulumbekzdésében az „EGT-n belüli fogyasztókra” való hivatkozás csak a végső fogyasztókat foglalja is magában, ez utóbbiak az importált árukat csak kiskereskedőtől szerezhetik be, aki azokat csak egy nagykereskedőtől szerezheti be, míg az pedig csak egy importőrtől szerezheti be azokat, és így tovább. Márpedig a végső fogyasztók is megvásárolhatják ezen árukat közvetlenül a feladótól.
- 153 A fentiekből következik, hogy a szóban forgó hatás a megkövetelt módon előre látható, lényeges és azonnali, és hogy megalapozott az első indok, amelyre a Bizottság a minősített hatásokon alapuló kritérium teljesülésének megállapításakor támaszkodott. Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság nem követett el hibát, amikor megállapította, hogy az említett kritérium az elkülönülten figyelembe vett, a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó összehangolás tekintetében teljesült, anélkül hogy meg kellene vizsgálni a megtámadott határozat (1045) preambulumbekzdésében szereplő második indok megalapozottságát.

b) Az egységes és folyamatos jogsértés egészének hatásairól

- 154 Először is emlékeztetni kell arra, hogy ellentétben azzal, amit a felperes a válaszban sugall, semmi nem tiltja annak értékelését, hogy a Bizottság rendelkezik-e az ahhoz szükséges joghatósággal, hogy az egyes esetekben az uniós versenyjogot alkalmazza a szóban forgó vállalkozás vagy vállalkozások összességében vizsgált magatartása tekintetében (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 50. pont).
- 155 Az ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 101. cikk akkor alkalmazható az azonos versenyellenes célt szolgáló magatartásokra és megállapodásokra, ha előre látható, hogy e magatartások és megállapodások együttesen azonnali és jelentős hatásokat fejtenek ki a belső piacon. Nem lehet ugyanis megengedni a vállalkozások számára, hogy kivonják magukat az uniós versenyjog szabályainak alkalmazása alól azáltal, hogy olyan, azonos célra irányuló különböző magatartásokat kombinálnak, amelyek elszigetelten vizsgálva nem alkalmasak arra, hogy azonnali és jelentős hatást váltsanak ki az említett piacon, de együttesen alkalmasak ilyen hatás kiváltására (2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 106. pont).
- 156 A Bizottság így módon alapíthatja az EUMSZ 101. cikk vitatott határozatban megállapított egységes és folyamatos jogsértésre való alkalmazására vonatkozó joghatóságát e jogsértés belső piacra gyakorolt előre látható, azonnali és jelentős hatásaira (2018. július 12-i Brugg Kabel és Kabelwerke Brugg kontra Bizottság ítélet, T-441/14, EU:T:2018:453, 105. pont).
- 157 E megfontolások értelemszerűen érvényesek az EGT-Megállapodás 53. cikkére is.

- 158 Márpedig a megtámadott határozat (869) preambulumbekzdésében a Bizottság a vitatott magatartást egységes és folyamatos jogsértésnek minősítette, ideértve a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó részét is. A felperes nem vitatja általában ezt a minősítést, sem pedig az EGT-n belüli verseny korlátozására irányuló egységes versenyellenes cél fennállásának megállapítását, amelyen e minősítés alapul. A harmadik jogalap keretében legfeljebb azt vitatja, hogy a saját cselekményei ilyen jogsértés körébe tartozhatnak.
- 159 A megtámadott határozat (1046) preambulumbekzdésében a Bizottság – amint az a Törvényszék írásbeli és szóbeli kérdéseire adott válaszaiból kitűnik – egészében vizsgálta e jogsértés hatásait. Ily módon többek között megállapította, hogy a vizsgálata „világszinten végrehajtott kartellt” tárt fel, amelynek „a bejövő útvonalakra vonatkozó [...] megállapodásai szerves részét képezték az EUMSZ 101. cikkbe és az EGT-Megállapodás 53. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértésnek”. Hozzátette, hogy „a pótdíjak világszinten történő egységes alkalmazása a [vitatott] kartell kulcsfontosságú eleme volt”. Amint azt a Bizottság a Törvényszék írásbeli kérdéseire adott válaszában kifejtette, a pótdíjak egységes alkalmazása az azon kockázat semlegesítésére irányuló átfogó stratégiába illeszkedik, hogy a szállítványozók megkerülhetik e kartell hatásait azzal, hogy olyan közvetett útvonalakat választanak, amelyek nem tartoznak az összehangolt pótdíjak hatálya alá, annak érdekében, hogy az árukat a kiindulási helyről a rendeltetési helyre szállítsák. Ennek oka – amint az a megtámadott határozat (72) preambulumbekzdéséből kitűnik – az, hogy „az időtényező kevésbé fontos az [áru fuvarozás], mint az utasszállítás esetében”, így az áru fuvarozást „több állomással is lehet végezni”, következésképpen a közvetett útvonalak helyettesíthetik a közvetlen útvonalakat.
- 160 Azoknak az érveknek, amelyekkel a felperes vitatja az ilyen helyettesíthetőség fennállását, nem lehet helyt adni. Egyrészt az a körülmény, hogy az áru fuvarozás az időmúlásra érzékeny áruk szállításának privilegizált módja lehet, nem jelenti azt, hogy az áru fuvarozásra szánt valamennyi áru ilyen, sem pedig azt, hogy kizárólag az időmúlásra érzékeny árukat szállítják áru fuvarozás útján. Pusztán e körülményből tehát nem lehet arra következtetni, hogy a közvetett útvonalak általában nem alkalmasak az áru fuvarozásra. Másrészt meg kell állapítani, hogy a felperes semmilyen bizonyítékot nem terjesztett elő érvelésének alátámasztására. Ezzel szemben a Bizottság egy olyan megállapodásra hivatkozik, amellyel a WOW szövetség tagjai egyesült államokbeli és – Japánon kívüli – ázsiai országokbeli összeköttetéseken keresztül szervezték meg a borszállítást az EGT-ből Japánba.
- 161 E körülmények között a Bizottság megalapozottan hivatkozik arra, hogy annak megtiltása számára, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumot alkalmazza a vitatott magatartás egészére, azzal a kockázattal járna, hogy az EGT-n belüli piac szerkezetét érinteni képes átfogó versenyellenes magatartást mesterségesen feldarabolják egy sor olyan különálló magatartásra, amelyek részben vagy egészben kikerülhetnek az Unió joghatósága alól (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 57. pont).
- 162 Meg kell tehát állapítani, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (1046) preambulumbekzdésében megvizsgálhatta az egységes és folyamatos jogsértés egészének hatásait.
- 163 Márpedig az olyan megállapodásokat és magatartásokat illetően, amelyek célja először is az volt, hogy legalább az Unióban, az EGT-ben és Svájcban korlátozzák a versenyt (e határozat (903) preambulumbekzdése), és amelyek másodszor a jelentős piaci részesedéssel rendelkező fuvarozókat egyesítették (az említett határozat (1209) preambulumbekzdése), harmadszor pedig

egy jelentős részük több mint hat éven keresztül érintette az EGT-n belüli útvonalakat (ugyanezen határozat (1146) preambulumbekzdése), aligha kétséges, hogy előre látható volt, hogy az egységes és folyamatos jogsértés egészében véve azonnali és jelentős hatásokat fejt ki a belső piacon vagy az EGT-ben.

- 164 Ebből következik, hogy a Bizottság a megtámadott határozat (1046) preambulumbekzdésében azt is megalapozottan állapította meg, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium az egységes és folyamatos jogsértés egésze tekintetében teljesül.
- 165 Mivel a Bizottság ily módon kellőképpen bizonyította, hogy előre látható volt, hogy a vitatott magatartás jelentős és azonnali hatást gyakorol az EGT-ben, a jelen kifogást, és következésképpen a jelen jogalapot teljes egészében el kell utasítani, anélkül hogy meg kellene vizsgálni a végrehajtási kritérium alkalmazása során elkövetett hibákra alapított kifogást.

2. Az arra alapított, hivatalból felhozott jogalapról, hogy a Bizottság az EK–Svájc légi közlekedési megállapodásra tekintettel nem rendelkezett joghatósággal az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon

- 166 Elöljáróban emlékeztetni kell arra, hogy az uniós bíróság feladata hivatalból vizsgálni a megtámadott jogi aktus kibocsátója hatáskörének hiányára alapított imperatív jogalapot (lásd ebben az értelemben: 2000. július 13-i Salzgitter kontra Bizottság ítélet, C-210/98 P, EU:C:2000:397, 56. pont).
- 167 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az uniós bíróság főszabály szerint nem alapíthatja a határozatát olyan, akár imperatív jellegű jogalapra, amelyet hivatalból hozott fel, anélkül hogy előzetesen felhívta volna a feleket az ezzel kapcsolatos észrevételeik megtételére (lásd: 2009. december 17-i M kontra EMEA [felülvizsgálat] ítélet, C-197/09 RX-II, EU:C:2009:804, 57. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 168 A jelen ügyben a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy az ő feladata annak hivatalból történő vizsgálata, hogy a Bizottság túllépte-e az EK–Svájc légi közlekedési megállapodáson alapuló joghatóságának határait az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalak tekintetében, amikor a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében megállapította az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon, és pervezető intézkedések keretében felhívta a feleket, hogy tegyék meg ezzel kapcsolatos észrevételeiket.
- 169 A felperes arra hivatkozik, hogy a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében a „harmadik országokra” való hivatkozás kiterjed a Svájci Államszövetségre is. Ez utóbbi ugyanis az EGT-Megállapodás – amelynek megsértését az említett cikk megállapítja – értelmében vett harmadik ország. A felperes ebből arra következtet, hogy a Bizottság az említett cikkben megállapította az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon. Hozzáteszi, hogy a Bizottság ezáltal egyrészt megsértette az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 11. cikkének (2) bekezdését, másrészt megsértette a nemzetközi szerződési jogot azzal, hogy a Svájci Államszövetségre előzetes hozzájárulásának beszerzése nélkül rótt kötelezettséget. Álláspontja szerint e jogsértések igazolják a súlyossági együtttható, és ebből következően a vele szemben kiszabott bírság összegének csökkentését.

- 170 A Bizottság erre azt válaszolja, hogy a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében szereplő, „az EGT-Megállapodásban részes, de nem tagállam országokban található repülőterek és harmadik országokban található repülőterek közötti útvonalak[ra]” való hivatkozás nem értelmezhető úgy, hogy az magában foglalja az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakat. Álláspontja szerint az e cikk értelmében vett „harmadik ország” fogalma nem terjed ki a Svájci Államszövetségre.
- 171 A Bizottság hozzáteszi, hogy ha úgy kellene tekinteni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében megállapította a felperes felelősségét az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértéséért az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon, akkor túllépte volna joghatóságának az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 11. cikkének (2) bekezdésében meghatározott határait.
- 172 Meg kell határozni, hogy – amint azt a felperes állítja – a Bizottság a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében megállapította-e az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértését az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon, és adott esetben ezáltal túllépte-e az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás alapján rá ruházott joghatóság határait.
- 173 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a hatékony bírói jogvédelem elve az uniós jog egyik általános elve, amely jelenleg az Európai Unió Alapjogi Chartájának (a továbbiakban: Charta) 47. cikkében nyer kifejezést. Ez az elv, amely az uniós jogban megfelel az emberi jogok és alapvető szabadságok védelméről szóló, Rómában, 1950. november 4-én aláírt európai egyezmény (kihirdette: az 1993. évi XXXI. törvény) 6. cikke (1) bekezdésének, megköveteli, hogy a Bizottság által elfogadott, a versenyszabályok megsértését megállapító határozat rendelkező része különösen egyértelmű és pontos legyen, valamint hogy a felelősnek tartott és szankcionált vállalkozásoknak lehetőségük legyen megérteni és vitatni e felelősség megállapítását, valamint e szankciók – ahogy azok az említett rendelkező rész szövegéből kitűnnek – kiszabását (lásd: 2015. december 16-i *Martinair Holland kontra Bizottság* ítélet, T-67/11, EU:T:2015:984, 31. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 174 A Bizottság ugyanis határozatai rendelkező részében jelöli meg azoknak a jogsértéseknek a jellegét és terjedelmét, amelyeket szankcionál. Konkrétan a szankcionált jogsértések terjedelmét és jellegét illetően így főszabály szerint a rendelkező rész, és nem az indokolás a mérvadó. Kizárólag abban az esetben kell a határozat rendelkező részét az indokolás alapján értelmezni, ha a rendelkező részben használt kifejezések nem egyértelműek (lásd: 2015. december 16-i *Martinair Holland kontra Bizottság* ítélet, T-67/11, EU:T:2015:984, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 175 A megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében a Bizottság megállapította, hogy a felperes 2005. május 19. és 2006. február 14. között „megsértette az EGT-megállapodás 53. cikkét az EGT-Megállapodásban részes, de nem tagállam országokban található repülőterek és harmadik országokban található repülőterek közötti útvonalak tekintetében”. Ezen útvonalak közé nem számította be kifejezetten az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakat, és nem is zárta ki azokat kifejezetten.
- 176 Meg kell tehát vizsgálni, hogy a Svájci Államszövetség a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében hivatkozott „harmadik országok” közé tartozik-e.

- 177 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdése különbséget tesz az „EGT-megállapodásban részes, de nem tagállam országok” és a harmadik országok között. Az igaz – amint arra a felperes rámutat –, hogy a Svájci Államszövetség nem részese az EGT-Megállapodásnak, tehát az EGT-Megállapodáson kívüli harmadik országok közé tartozik.
- 178 Emlékeztetni kell ugyanakkor arra, hogy figyelemmel az uniós jogrend egységességének és koherenciájának követelményeire, vélelmezni kell, hogy az ugyanazon jogi aktusban használt ugyanazon kifejezések azonos jelentéssel bírnak.
- 179 Márpedig a megtámadott határozat 1. cikkének (2) bekezdésében a Bizottság az EUMSZ 101. cikk megsértését állapította meg „az Európai Unió belüli repülőterek és az EGT-n kívüli repülőterek közötti útvonalakon”. Ez a fogalom nem foglalja magában a Svájcban található repülőtereket, noha a Svájci Államszövetség nem részese az EGT-Megállapodásnak, és ezért a repülőtereit formálisan úgy kell tekinteni, hogy azok az „EGT-n kívül”, vagy másként fogalmazva e megállapodáshoz képest valamely harmadik országban találhatók. E repülőterek a megtámadott határozat 1. cikke (4) bekezdésének tárgyát képezik, amely megállapítja, hogy megsértették az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkét „az Európai Unió belüli repülőterek és a Svájcban lévő repülőterek közötti útvonalakon”.
- 180 A fenti 177. pontban felidézett elvnek megfelelően tehát vélelmezni kell, hogy a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében használt „harmadik országokban található repülőterek” kifejezésnek ugyanaz a jelentése, mint az e cikk (2) bekezdésében használt „EGT-n kívüli repülőterek” kifejezésnek, és ebből következően kizárja a Svájcban található repülőtereket.
- 181 Mivel a megtámadott határozat rendelkező részében semmi nem utal arra, hogy a Bizottság eltérő jelentést kívánt tulajdonítani a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében szereplő „harmadik ország” fogalmának, meg kell állapítani, hogy a „harmadik ország” e határozat 1. cikkének (3) bekezdésében szereplő fogalmából a Svájci Államszövetség ki van zárva.
- 182 Nem lehet tehát úgy tekinteni, hogy a Bizottság a megtámadott határozat 1. cikkének (3) bekezdésében megállapította a felperes felelősségét az EGT-Megállapodás 53. cikkének megsértése miatt az EGT Unió kívüli része–Svájc útvonalakon.
- 183 Mivel a megtámadott határozat rendelkező része nem kétséges értelmű, a Törvényszék kizárólag a teljesség kedvéért teszi hozzá, hogy e határozat indokolása nem mond ellent ennek a következtetésnek.
- 184 A megtámadott határozat (1146) preambulumbekkezdésében a Bizottság jelezte, hogy az általa leírt „versenyellenes megállapodások” „az [Unióban] található repülőterek és az EGT-n kívüli repülőterek közötti légi közlekedést illetően” 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig megsértették az EUMSZ 101. cikket. A kapcsolódó 1514. lábjegyzetben a Bizottság az alábbiakat mondta ki: „E határozat alkalmazásában az »EGT-n kívüli repülőterek« a [Svájci Államszövetségtől] és az EGT-Megállapodás szerződő feleitől eltérő országokban található repülőtereket jelölik”.
- 185 Igaz, hogy amikor az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének terjedelmét ismertette a megtámadott határozat (1146) preambulumbekkezdésében, a Bizottság nem az „EGT-n kívüli repülőterek” fogalmára, hanem a „harmadik országokban található repülőterek” fogalmára hivatkozott. Ebből azonban nem lehet azt a következtetést levonni, hogy a Bizottság eltérő jelentést kívánt tulajdonítani az EUMSZ 101. cikk alkalmazása szempontjából az „EGT-n kívüli

repülőterek” fogalmának, illetve az EGT-Megállapodás 53. cikkének alkalmazása szempontjából a „harmadik országokban található repülőterek” fogalmának. Éppen ellenkezőleg, a Bizottság a megtámadott határozatban e két kifejezést felcserélhetően használta. Ily módon a megtámadott határozat (824) preambulumbekkezdésében a Bizottság kiemelte, hogy „nem alkalmazza az EUMSZ 101. cikket az [Unió] repülőterei és harmadik országok repülőterei közötti légi közlekedésre vonatkozó azon versenyellenes megállapodásokra és magatartásokra, amelyekre 2004. május 1. előtt került sor”. Hasonlóképp, e határozat (1222) preambulumbekkezdésében az SAS Consortium egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének megszűnését illetően a Bizottság az e rendelkezések alapján fennálló joghatóságára hivatkozott „az [Unió] és harmadik országok közötti útvonalak, valamint az Izland, Norvégia és Liechtenstein, illetve az EGT-n kívüli országok közötti útvonalak tekintetében”.

- 186 A megtámadott határozat indokolása tehát megerősíti, hogy a „harmadik országokban található repülőterek” és az „EGT-n kívüli repülőterek” fogalmának ugyanaz a jelentése. Az 1514. lábjegyzetben szereplő fogalommeghatározó rendelkezésnek megfelelően tehát úgy kell tekinteni, hogy a Svájcban található repülőterek mindkettőből ki vannak zárva.
- 187 A felperes állításával ellentétben a megtámadott határozat (1194) és (1241) preambulumbekkezdése nem szól más megoldás mellett. Kétségtelen, hogy e határozat (1194) preambulumbekkezdésében a Bizottság „az [Unió] és Svájc közötti útvonalak kivételével az EGT és harmadik országok közötti útvonalakra” utalt. Ehhez hasonlóan e határozat (1241) preambulumbekkezdésében „a harmadik országok felé fennálló útvonalakon történő eladások értékének meghatározása” keretében a Bizottság 50%-kal csökkentette az alapösszeget „az [Unió] és Svájc közötti útvonalak kivételével az EGT–harmadik ország útvonalakon, amelyek tekintetében [az EK–Svájc légi közlekedési] megállapodás alapján jár el”. Márpedig – amint arra lényegében a felperes rámutat –, úgy lehetne tekinteni, hogy ha a Bizottság gondot fordított arra, hogy e preambulumbekkezdésekbe beillessze az „Unió és Svájc közötti útvonalak kivételével” fordulatot, akkor ezt azért tette, mert úgy ítélte meg, hogy a Svájci Államszövetség a „harmadik ország” fogalma alá tartozik, amennyiben az EGT–harmadik ország útvonalakról van szó.
- 188 A Bizottság egyébként elismerte, hogy lehetséges, hogy „véletlenül” beszámította az eljárás alá vont bizonyos fuvarozók által az érintett időszak során az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon elért forgalmat. Álláspontja szerint ennek oka az, hogy egy 2009. január 26-i, bizonyos forgalmi adatokra vonatkozó információkérésben nem tájékoztatta az érintett fuvarozókat arról, hogy ki kell zárni az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon elért forgalmat az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon elért eladások értékéből.
- 189 Mindazonáltal a Bizottsághoz hasonlóan meg kell állapítani, hogy e tényezők kizárólag a bírság alapösszegének kiszámításakor figyelembe veendő bevételekre vonatkoznak, nem pedig az egységes és folyamatos jogsértés földrajzi kiterjedésének meghatározására, amelyről itt szó van.
- 190 A jelen jogalapot tehát el kell utasítani.

3. A ne bis in idem elve és az EUMSZ 266. cikk megsértésére, valamint az elévülési idő megsértésére alapított, első jogalapról

- 191 A felperes a jelen jogalapot két részre osztja, amelyek egyrészt a *ne bis in idem* elve és az EUMSZ 266. cikk megsértésén, másrészt pedig az elévülési idő megsértésén és a jogsértés hivatalos megállapításához fűződő jogos érdek hiányán alapulnak.

192 A Törvényszék úgy véli, hogy célszerű először az elévülési idő megsértésére vonatkozó második részt megvizsgálni.

a) Az elévülési idő megsértésére és a jogsértés hivatalos megállapításához fűződő jogos érdek hiányára alapított, második részből

193 A felperes az elévülési idő megsértésére és a jogsértés hivatalos megállapításához fűződő jogos érdek hiányára hivatkozik.

194 Az elévülési időt illetően a felperes arra hivatkozik, hogy mivel a 2010. november 9-i határozattal szemben benyújtott keresete nem irányult az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalakra vonatkozó jogsértés-megállapítások megsemmisítésére, az 1/2003 rendelet 25. cikkének (6) bekezdése, amely az elévülési idő folyamatban lévő jogorvoslat esetén való nyugvását írja elő, nem alkalmazható. Azzal, hogy a megtámadott határozatban ezen útvonalak címén bírságot szabott ki a felperessel szemben, a Bizottság megsértette az említett elévülési időt.

195 Az EGT-n belüli útvonalak és az Unió–Svájc útvonalak tekintetében a jogsértés megállapításához fűződő jogos érdeket illetően a felperes azt állítja, hogy a Bizottságnak kell bizonyítania, hogy ilyen érdeke fennáll. Márpedig a Bizottság nem szolgáltatott semmilyen bizonyítékot arra vonatkozóan, hogy a felperes nem tett eleget a 2010. november 9-i határozatban előírt, a jogsértés azonnali megszüntetésére vonatkozó kötelezettségnek. Ezenkívül semmi nem teszi lehetővé a Bizottság számára annak vélelmezését – amint azt a megtámadott határozat (1171) preambulumbekkezdésében tette –, hogy a felperes a megtámadott határozat elfogadásának időpontjában esetlegesen nem szüntette meg a jogsértést. Ráadásul mind a megtámadott határozatban, mind pedig a 2010. november 9-i határozatban az szerepel, hogy nincs bizonyíték arra, hogy az összejártszásra irányuló megállapodások a helyszíni vizsgálatok első napját, 2006. február 14-ét követően is folytatódtak volna. A felperes továbbá úgy véli, hogy az ítélkezési gyakorlat szerint az a tény, hogy a Bizottság nem bizonyította jogos érdekét, elegendő a megtámadott határozat teljes egészében történő megsemmisítésének igazolásához, amennyiben az őt érinti.

196 Végül, ha a Törvényszék helyt adna a jelen résznek, azonban úgy határozná, hogy a megtámadott határozatot nem teljes egészében kell megsemmisíteni, a bírság összegének számítása során figyelembe kellene venni az elévülési idő megsértését. A felperes szerint a rá alkalmazandó súlyossági együtthatót és kiegészítő összeget tehát 16%-nál alacsonyabb mértékben kellene megállapítani. Azt állítja, hogy ennek elmaradása igazolhatatlan hátrányos megkülönböztetést eredményezne közte és az egységes és folyamatos jogsértésért az összes útvonal vonatkozásában felelősséget viselő fuvarozók között, és megfosztaná értelmétől az 1/2003 rendelet 25. cikkében meghatározott tízéves elévülési időt.

197 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.

198 A Bizottság szerint a tízéves elévülési idő 2011. január 24. – a 2010. november 9-i határozat elleni felperesi kereset benyújtásának időpontja – és 2015. december 16. – a Törvényszék Japan Airlines kontra Bizottság ítéletének (T-36/11, nem tették közzé, EU:T:2015:992) meghozatala – között nyugodott. E nyugvás figyelembevételével a 2006. február 14. – a jogsértés megszűnésének időpontja – és 2017. március 17. – a megtámadott határozat meghozatalának időpontja – között eltelt időszak csupán 6 év, 2 hónap és 26 nap.

- 199 A Bizottság hangsúlyozza, hogy a 2010. november 9-i határozat valamennyi érintett útvonalra kiterjedő egységes és folyamatos jogsértést ismertetett, és hogy a felperes az e határozattal szemben benyújtott keresetével e határozat megsemmisítését kívánta elérni, ami igazolja az elévülési idő nyugvását.
- 200 A Bizottság hozzáteszi, hogy a súlyossági együtthatót és a kiegészítő összeget nem kell kiigazítani. A súlyossági együttható a megtámadott határozat valamennyi címzettje tekintetében ugyanaz maradt, az egyes címzettek magatartásának földrajzi kiterjedését pedig figyelembe vették a bírság összegének kiszámításához felhasznált forgalomban.
- 201 Emlékeztetni kell arra, hogy az 1/2003 rendelet 25. cikke (1) bekezdésének b) pontja, valamint (2), (3) és (5) bekezdése alapján a bírság kiszabására vonatkozó jogkör akkor évül el, ha:
- a Bizottság a jogsértés megszűnésének napját követő öt éven belül nem szabott ki bírságot (az (1) bekezdés b) pontja), anélkül hogy időközben megszakító cselekmény történt volna (a (3) bekezdés);
 - vagy legkésőbb a jogsértés megszűnésének napját követő 10 év elteltével, amennyiben megszakító cselekmények történtek (az (5) bekezdés).
- 202 Ezenkívül az 1/2003 rendelet 25. cikkének (6) bekezdése előírja, hogy az elévülés mindaddig nyugszik, amíg a Bizottság határozata a Bíróság előtt folyamatban lévő eljárás tárgyát képezi. Ugyanezen cikk (5) bekezdése értelmében a tízéves elévülési idő meghosszabbodik azzal az időszakkal, amely alatt az elévülés e cikk (6) bekezdésének megfelelően nyugszik.
- 203 Az 1/2003 rendelet 25. cikke (3) bekezdésének megfelelően az elévülést megszakítja a Bizottság által a jogsértés tekintetében vizsgálat vagy eljárás céljából tett bármilyen intézkedés, amelyről legalább egy, a jogsértésben részt vevő vállalkozás értesítést kap. Ugyanezen rendelet 25. cikke (4) bekezdésének megfelelően az elévülési idő megszakadása a szóban forgó jogsértésben részt vevő valamennyi vállalkozásra nézve bekövetkezik.
- 204 Ebből következik, hogy az a körülmény, hogy valamely vállalkozást nem jelöltek meg a jogsértésben részt vevőként a közigazgatási eljárás során a jogsértés tekintetében vizsgálat vagy eljárás céljából hozott egy vagy több intézkedésben, nem akadályozza annak, hogy az elévülés megszakadása vele szemben is érvényesüljön, amennyiben az érintett vállalkozást később úgy azonosították, mint amely részt vett a jogsértésben (2009. március 31-i ArcelorMittal Luxembourg és társai kontra Bizottság ítélet, T-405/06, EU:T:2009:90, 143. és 144. pont).
- 205 Ezzel szemben a Bíróság kimondta, hogy az 1/2003 rendelet 25. cikkének (3) és (4) bekezdésében hivatkozott, az elévülést megszakító aktusok *erga omnes* hatályától eltérően az elévülés nyugvását előidéző hatály, amelyet ugyanezen rendelet 25. cikkének (6) bekezdése a bírósági eljárásokhoz fűz, csak *inter partes* hatállyal bír (2011. március 29-i ArcelorMittal Luxembourg kontra Bizottság és Bizottság kontra ArcelorMittal Luxembourg és társai ítélet, C-201/09 P és C-216/09, EU:C:2011:190, 148. pont).
- 206 Így azon vállalkozások tekintetében, amelyek nem nyújtottak be keresetet a Bizottság végleges határozata ellen, egy másik vállalkozás által ugyanezen végleges határozat ellen benyújtott kereset semmilyen nyugvást előidéző hatállyal sem bír (2011. március 29-i ArcelorMittal Luxembourg kontra Bizottság és Bizottság kontra ArcelorMittal Luxembourg és társai ítélet, C-201/09 P és C-216/09, EU:C:2011:190/09, 145. pont).

- 207 Végül az a tény, hogy a Bizottság már nem jogosult bírságot kiszabni valamely jogsértés elkövetőivel szemben az elévülési idő lejárta miatt, önmagában nem zárja ki az e jogsértés elkövetését megállapító határozat elfogadását, feltéve hogy a Bizottság ilyen esetben bizonyítja az ilyen jogsértést megállapító határozat meghozatalához fűződő jogos érdekét (lásd analógia útján: 2005. október 6-i Sumitomo Chemical és Sumika Fine Chemicals kontra Bizottság ítélet, T-22/02 és T-23/02, EU:T:2005:349, 131. és 132. pont).
- 208 A jelen ügyben nem vitatott, hogy az elévülési idő kezdete az egységes és folyamatos jogsértés megszűnésének időpontja, azaz 2006. február 14., az 1/2003 rendelet 25. cikke (2) bekezdésének megfelelően.
- 209 Egyébiránt a felperes csupán az említett rendelet 25. cikkének (5) bekezdésében előírt tízéves elévülési idő megsértésére hivatkozik, anélkül hogy azt állítaná, hogy az ötéves elévülési időt is megsértették. Márpedig nem vitatott, hogy a megtámadott határozat elfogadásának időpontjáig több mint tíz év telt el az egységes és folyamatos jogsértés megszűnése óta.
- 210 A Bizottság ugyanakkor a felperessel ellentétben előadja, hogy az elévülési idő e rendelet 25. cikke (6) bekezdésének megfelelően nyugodott addig, amíg a 2015. december 16-i Japan Airlines kontra Bizottság ítélet (T-36/11, nem tették közzé, EU:T:2015:992) alapjául szolgáló eljárás folyamatban volt, így az elévülés a megtámadott határozat elfogadásának időpontjában még nem következett be.
- 211 El kell tehát dönteni, hogy a felperes által a 2010. november 9-i határozattal szemben benyújtott kereset azzal a hatással járt-e, hogy felperesnek a megtámadott határozat 1. cikkének (1) és (4) bekezdésében az EGT-n belüli útvonalak, illetve az Unió–Svájc útvonalak vonatkozásában megállapított jogsértő magatartását illetően meghosszabbította a tízéves elévülési időt.
- 212 E tekintetben rá kell mutatni arra, hogy annak megállapításához, hogy a Bizottság szankciót kiszabó határozata elleni keresetnek az elévülési idő nyugvását előidéző hatálya *inter partes* jellegű (a fenti 205. pont), a Bíróság többek között azon jogvita tárgyának terjedelmére támaszkodott, amelyet azon uniós bíróságnak kell elbírálnia, amely előtt a megsemmisítés iránti keresetet megindították, emlékeztetve arra, hogy a bíróság a határozatnak csak olyan elemeiről ítélik, amelyek a megsemmisítést kérelmezővel kapcsolatosak (lásd ebben az értelemben: 2011. március 29-i ArcelorMittal Luxembourg kontra Bizottság és Bizottság kontra ArcelorMittal Luxembourg és társai ítélet, C-201/09 P és C-216/09, EU:C:2011:190, 142. pont). Ebből következik, hogy szükségeszerű koherencia áll fenn a megsemmisítés iránti kereset terjedelme és az 1/2003 rendelet 25. cikkének (6) bekezdése értelmében az elévülésre gyakorolt hatás terjedelme között.
- 213 Meg kell tehát határozni a felperes 2010. november 9-i határozattal szemben benyújtott keresetének terjedelmét, és különösen azt, hogy a felperes a Törvényszék elé terjesztett jogvita keretében az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalakhoz kapcsolódó magatartások elbírálását kérte-e.
- 214 E tekintetben az állandó ítélkezési gyakorlat szerint valamely határozat indokolásában megfogalmazott értékelések önmagukban nem képezhetik megsemmisítés iránti kereset tárgyát, és csak annyiban vethetők alá az uniós bíróság általi jogszerűségi vizsgálatnak, amennyiben valamely sérelmet okozó aktus indokolásaként ezen aktus rendelkező részének szükséges alátámasztásául szolgálnak (lásd: 2015. június 11-i Laboratoires CTRS kontra Bizottság ítélet, T-452/14, nem tették közzé, EU:T:2015:373, 51. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 215 A Bíróság továbbá úgy ítélte meg, hogy a több vállalkozás tekintetében elfogadott versenyjogi határozatot, bár azt egyetlen határozat formájában fogalmazták meg és tették közzé, olyan egyedi határozatok csoportjának kell tekinteni, amelyek az egyes címzett vállalkozásokkal szemben megállapítják a terhükre rótt jogsértés(ek)e)t, és adott esetben bírságot szabnak ki velük szemben (2002. október 15-i Limburgse Vinyl Maatschappij és társai kontra Bizottság ítélet, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P–C-252/99 P és C-254/99 P, EU:C:2002:582, 100. pont). A Bíróság azt is kimondta, hogy ha egy határozat címzettje megsemmisítés iránti keresetet nyújt be, az uniós bíróság a határozatnak csupán olyan elemeiről ítélkezik, amelyek e címmel kapcsolatosak, míg a többi címmel kapcsolatos elemek különleges körülményektől eltekintve nem tartoznak az uniós bíróság által eldöntendő jogvita tárgyához (2013. július 11-i Team Relocations és társai kontra Bizottság ítélet, C-444/11 P, nem tették közzé, EU:C:2013:464, 66. pont).
- 216 Következésképpen a felperes által a 2010. november 9-i határozattal szemben benyújtott kereset tárgyát az említett határozat rendelkező részének őt érintő részére, valamint az annak szükséges alátámasztását szolgáló indokokra kell korlátozni. Márpedig e rendelkező rész, amennyiben megállapította, hogy e határozat címzett vállalkozásai részt vettek az abban említett jogsértő magatartásokban, a felperes tekintetében csak az Unió–harmadik ország útvonalak (2. cikk) és az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalak (3. cikk) tekintetében tett ilyen megállapítást. Ezzel szemben az említett rendelkező rész, mivel nem említette a felperest az 1. és 4. cikkében, nem állapította meg felelősségét az EGT-n belüli útvonalakhoz és az Unió–Svájc útvonalakhoz kapcsolódó magatartások miatt, ennél fogva nem minősül a rá vonatkozó határozat olyan elemének, amely a Törvényszék felülvizsgálata alá tartozhatna.
- 217 E megállapítást nem kérdőjelezi meg a Bizottság által hivatkozott azon körülmény, hogy a felperes kérelmeiben a 2010. november 9-i határozat teljes egészében történő megsemmisítését kérte.
- 218 Mivel ugyanis az említett határozatot olyan egyedi határozatok csoportjának kell tekinteni, amelyek az egyes általuk érintett fuvarozókkal szemben megállapították a terhükre rótt jogsértést vagy jogsértéseket, a felperes, amikor e határozat egészének megsemmisítését kérte, a neki címzett egyedi határozat megsemmisítését kérte, amely nem tudta be neki az EGT-n belül és az Unió–Svájc útvonalakon elkövetett magatartásokat. Ezt megerősíti a 2015. december 16-i Japan Airlines kontra Bizottság ítélet (T-36/11, nem tették közzé, EU:T:2015:992) rendelkező része, amely kimondja, hogy a 2010. november 9-i határozatot a felperesre vonatkozó részében megsemmisíti.
- 219 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy a felperes által a 2010. november 9-i határozattal szemben benyújtott kereset nem eredményezhette az 1/2003 rendelet 25. cikkének (5) bekezdésében előírt elévülési idő meghosszabbítását az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalakhoz kapcsolódó jogsértő magatartásokat illetően.
- 220 Következésképpen az elévülési idő meghosszabbításának hiányában a Bizottság szankcionálási jogkörének a szóban forgó magatartások tekintetében történő gyakorlása 2016. február 14-én, vagyis a megtámadott határozat elfogadását megelőző időpontban elévült.
- 221 Ebből következik, hogy a Bizottság azáltal, hogy a megtámadott határozatban szankciót állapított meg a felperessel szemben az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalak tekintetében az egységes és folyamatos jogsértés miatt, megsértette az 1/2003 rendelet 25. cikkében foglalt elévülési szabályokat.

- 222 Ezenkívül, még ha feltételezzük is – amint azt a Bizottság a Törvényszék által pervezető intézkedések keretében feltett írásbeli kérdésre adott válaszában sugallta –, hogy a felperessel szemben kiszabott bírságot nem az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalakat érintő jogsértő magatartások címén szabták ki, meg kell állapítani, hogy a Bizottság sem a megtámadott határozatban, sem a Törvényszék előtt nem állítja, hogy az említett jogsértő magatartások fennállásának megállapításához jogos érdeke fűződik, annak ellenére, hogy az e magatartások miatti bírság kiszabására irányuló jogköre elévült (lásd ebben az értelemben: 2005. október 6-i Sumitomo Chemical és Sumika Fine Chemicals kontra Bizottság ítélet, T-22/02 és T-23/02, EU:T:2005:349, 136. pont; 2011. november 16-i Stempher és Koninklijke Verpakingsindustrie Stempher kontra Bizottság ítélet, T-68/06, nem tették közzé, EU:T:2011:670, 44. pont).
- 223 Következésképpen az első jogalap második részének helyt kell adni, és meg kell semmisíteni a megtámadott határozat 1. cikke (1) bekezdésének h) pontját és (4) bekezdésének h) pontját.
- 224 Ebből azonban a felperes állításával ellentétben nem következik, hogy a megtámadott határozatot teljes egészében meg kellene semmisíteni (lásd a fenti 195. pontot). Egyrészt, eltérően a 2005. október 6-i Sumitomo Chemical és Sumika Fine Chemicals kontra Bizottság ítélet (T-22/02 és T-23/02, EU:T:2005:349) alapjául szolgáló ügytől, amelyre a felperes hivatkozni kíván, a jelen ügyben az elévülés csak a megtámadott határozatban foglalt, a jogsértésre vonatkozó megállapítások egy része, nevezetesen az EGT-n belüli útvonalakra és az Unió–Svájc útvonalakra vonatkozó megállapítások tekintetében következett be. Másrészt, ellentétben azzal, amit a felperes a tárgyaláson állított, és amint azt a jelen kereset alátámasztására felhozott további jogalapok alábbi vizsgálata is tanúsítja, a jelen résznek való helyt adás nem akadályozza meg azt, hogy a felperes hasznosan vitassa, a Törvényszék pedig megvizsgálja a megtámadott határozat többi részének jogszerűségét.
- 225 Ami a megtámadott határozat 4. cikkének első részét illeti, azt nem kell megsemmisíteni, mivel az arra szorítkozik, hogy az eljárás alá vont fuvarozókat az egységes és folyamatos jogsértés megszüntetésére kötelezze, „amennyiben ezt még nem tették meg”.
- 226 Egyébiránt, amennyiben a felperes azt állítja, hogy a megtámadott határozat 1. cikke (1) bekezdése h) pontjának és (4) bekezdése h) pontjának megsemmisítését figyelembe kell venni a bírság kiszámításának szakaszában, az érvelését a Törvényszék a bírság összegének módosítására irányuló kérelmek vizsgálata keretében fogja megvizsgálni.

b) A ne bis in idem elve és az EUMSZ 266. cikk megsértésére alapított, első részről

- 227 A felperes először is arra hivatkozik, hogy a Bizottság megsértette a Charta 50. cikkében, valamint az EUMSZ 266. cikkben rögzített *ne bis in idem* elvét azáltal, hogy betudta neki a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért 1999. december 7. és 2006. február 14. között az EGT-n belüli útvonalakon, valamint 2002. június 1. és 2006. február 14. között az Unió–Svájc útvonalakon, holott a 2010. november 9-i határozatban a felperes mentesült a felelősség alól ezeken az útvonalakon, és az egységes jogsértés miatt csak az Unió–harmadik ország útvonalakon állapították meg felelősségét 2004. május 1. és 2006. február 14. között, illetve az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon 2005. május 19. és 2006. február 14. között.
- 228 Ezenkívül a Bizottság megsértette az egyenlő bánásmód elvét, amikor a megtámadott határozatot nem címezte a Qantasnak azzal az indokkal, hogy az nem vitatta a 2010. november 9-i határozatot, miközben a felperest, amely nem vitatta e határozatot annyiban, amennyiben az az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalak tekintetében mentesítette őt, most mégis felelősségre vonják azokért.

- 229 Válaszában a felperes hozzáteszi, hogy a Bizottság azáltal, hogy nem szervezett új meghallgatást, és nem küldött új kifogásközlést, mielőtt lényegesen módosította volna a 2010. november 9-i határozat rendelkező részét, megállapítva felelősségét 1999. december 7. és 2006. február 14. között az EGT-n belüli útvonalak tekintetében, valamint a 2002. június 1. és 2006. február 14. közötti az Unió–Svájc útvonalak tekintetében, olyan jogsértést követett el, amely önmagában indokolja a megtámadott határozat megsemmisítését.
- 230 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.
- 231 A jelen rész keretében felhozott különböző kifogásokkal a felperes lényegében azt kifogásolja, hogy a Bizottság jogellenesen állapította meg a felperes felelősségét az egységes és folyamatos jogsértésért annyiban, amennyiben az az EGT-n belüli útvonalakra és az Unió–Svájc útvonalakra vonatkozik. Márpedig a Törvényszék azáltal, hogy helyt adott az első jogalap második részének, és ennek következtében megsemmisítette a megtámadott határozat 1. cikke (1) bekezdésének h) pontját és (4) bekezdésének h) pontját, szükségtelenné tette e rész vizsgálatát.

4. A hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megsértésére alapított, második jogalapról, valamint az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és azon indokolási kötelezettség megsértésére alapított, harmadik jogalapról, amely egyrészt a 2004. május 1-jét megelőző időszak vonatkozásában az EGT-n belüli útvonalakon és az Unió–Svájc útvonalakon az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősség felperesnek való betudására, másrészt pedig az említett jogsértésben való részvétele kezdő időpontjának meghatározására vonatkozik

- 232 A második jogalap keretében a felperes arra hivatkozik, hogy a Bizottság megsértette a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét azáltal, hogy olyan jogsértésért vont felelősségre, amelynek terjedelme szélesebb körű, időtartama pedig hosszabb, mint azon jogsértéseké, amelyek tekintetében a 2010. november 9-i határozatban a Qantas felelősségét megállapították.
- 233 A felperes azt állítja, hogy ugyanabban a helyzetben van, mint a Qantas, mivel ő sem szolgálta ki az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalakat. Ezenkívül azzal érvel, hogy a Qantashoz hasonlóan soha nem vitatta a 2010. november 9-i határozat azon részeit, amelyek az EGT-n belüli útvonalakra és az Unió–Svájc útvonalakra vonatkoztak, amelyek tekintetében a megtámadott határozat értelmében immár felelősnek minősül.
- 234 A harmadik jogalap keretében a felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság megsértette az indokolási kötelezettséget, valamint az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét azáltal, hogy a 2004. május 1-jét megelőző időszak vonatkozásában megállapította felelősségét az egységes és folyamatos jogsértésért az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalakon. Emlékeztet arra, hogy 2004. május 1. előtt a Bizottság csak az Unión belüli repülőterek közötti útvonalakra alkalmazhatta az EUMSZ 101. cikket, az tehát nem volt alkalmazható az Unió–harmadik ország útvonalakra. Álláspontja szerint 2005. május 19. előtt ugyanez állt az EGT-Megállapodás 53. cikkére, amelyet a Bizottság nem alkalmazhatott az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon folyó légi közlekedésre. Ebből arra következtet, hogy az Unió–Japán útvonalakat illetően más fuvarozókkal 2004. május 1. előtt fenntartott kapcsolatokban való részvétele jogszerű volt. Mivel e kapcsolatok nem tartoztak a Bizottság joghatósága alá, és így jogszerűek voltak, azok fogalmilag nem illeszkedhettek abba az „közös jogellenes cselekménybe”, amelyre a Bizottság a megtámadott határozat (865) preambulumbekkezdésében hivatkozott. A felperes tehát úgy véli, hogy nem lehet úgy tekinteni, hogy az említett kapcsolatokban való részvétellel hozzájárult az egységes és folyamatos jogsértéshez.

235 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.

236 Meg kell állapítani, hogy a felperes a második jogalapjában lényegében azt kifogásolja, hogy a Bizottság megsértette a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét azáltal, hogy megállapította felelősségét az egységes és folyamatos jogsértésért annyiban, amennyiben az az EGT-n belüli útvonalakra és az Unió–Svájc útvonalakra vonatkozik, míg a Qantasnak ezen útvonalakon semmilyen jogsértést nem rótt fel. Ehhez hasonlóan a harmadik jogalappal a felperes lényegében azt kifogásolja, hogy a Bizottság megsértette az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét azáltal, hogy az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősségét ugyanezen útvonalak tekintetében megállapította.

237 Márpedig a Törvényszék helyt adott az első jogalap második részének, következésképpen pedig már megsemmisítette a megtámadott határozat 1. cikke (1) bekezdésének h) pontját és (4) bekezdésének h) pontját, amelyek keretében a Bizottság megállapította a felperes felelősségét az egységes és folyamatos jogsértésért annyiban, amennyiben az az EGT-n belüli útvonalakra és az Unió–Svájc útvonalakra vonatkozott. A második és harmadik jogalap vizsgálata tehát szükségtelenné vált.

5. Az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének azáltal történő megsértésére alapított, negyedik jogalapról, hogy az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősséget olyan útvonalakon tudták be a felperesnek, amelyeken nem volt tényleges vagy potenciális versenytárs

238 A felperes előadja, hogy a Bizottság megsértette az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét azáltal, hogy az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősséget olyan útvonalakon tudta be neki, amelyeket nem szolgáltat ki, és amelyeket jogszerűen nem is szolgálhatott volna ki az alkalmazandó légi közlekedési szolgáltatásokra vonatkozó nemzetközi megállapodások (*air-service agreements*, a továbbiakban: ASA-k) alapján. A felperes ezen álláspont alátámasztása érdekében három érvre hivatkozik.

239 Először is a felperes azt állítja, hogy az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikkének alkalmazása tényleges vagy legalábbis potenciális verseny fennállását feltételezi az érintett vállalkozások között. Azt állítja, hogy jogilag nem nyújthatott áru fuvarozási szolgáltatásokat a megtámadott határozat 1. cikkében hivatkozott útvonalakon, az EGT–Japán útvonalak kivételével.

240 A felperes hozzáteszi, hogy még ha köthetett is volna a fuvarozókkal a megtámadott határozat (890) preambulumbekkezdésében hivatkozottakhoz hasonló megállapodásokat annak érdekében, hogy közvetett módon kiszolgálja az említett határozat 1. cikkében hivatkozott útvonalakat, az EGT–Japán útvonalak kivételével, ez utóbbiakon nem tudott volna hatékony versenyt folytatni.

241 A Bizottság által a megtámadott határozat (890) preambulumbekkezdésében megfogalmazott állítások egyébként teljesen újak, és nem szerepelnek a kifogásközlésben. A felperes ebből azt a következtetést vonja le, hogy a Bizottság nem biztosította számára a meghallgatáshoz való jogot ezen állításokkal kapcsolatban, és ezáltal megsértette a védelemhez való jogát.

242 Másodszor a felperes azzal érvel, hogy a Bizottság nem hivatkozhat a 2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítéletre (C-194/14 P, EU:C:2015:717) annak érdekében, hogy betudja neki a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért olyan piacokon, amelyeken nem volt tényleges vagy potenciális versenytárs.

- 243 Egyrészt ugyanis a Bizottság a megtámadott határozatban nem hivatkozott a 2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítéletre (C-194/14 P, EU:C:2015:717), és az arra való hivatkozás a Törvényszék előtt jogellenesen módosítaná azt a jogalapot, amely alapján megállapították a felelősségét az egységes és folyamatos jogsértésért.
- 244 A felperes hozzáteszi, hogy a megtámadott határozat indokolása ellentmondásos, ami lehetetlenné teszi számára azon indokok megértését, amelyek alapján megállapították az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősségét annyiban, amennyiben az az EGT–Japán útvonalaktól eltérő útvonalakra vonatkozik. A Bizottság ugyanis két, egymást kölcsönösen kizáró okból tudta be neki ezen útvonalak vonatkozásában az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősséget: az egyik azt feltételezi, hogy a felperes legalábbis potenciálisan jelen van az érintett piacon, míg a másik azt feltételezi, hogy távol maradt ugyanezen a piactól.
- 245 Másrészt a 2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítélet (C-194/14 P, EU:C:2015:717) hatálya azokra az esetekre korlátozódik, amelyekben az érintett vállalkozás aktívan közreműködött a verseny korlátozásában, és lényeges szerepet játszott a vizsgált jogsértésben. Márpedig a felperes nem járult aktívan hozzá az egységes és folyamatos jogsértéshez, és abban nem is játszott lényeges szerepet.
- 246 Harmadszor a felperes arra hivatkozik, hogy nem tudott hozzájárulni a versenyellenes összehangolás végrehajtásához az EGT–Japán útvonalakon kívüli útvonalakon, és hogy az ezen az egyéb útvonalakon aktív, eljárás alá vont fuvarozókkal fenntartott kapcsolatainak ily módon nem lehetett célja az EGT-n belüli verseny korlátozása. Hozzáteszi, hogy követő magatartást tanúsított a helyi piacokon, és helyi szinten rögzítette a pótdíjak mértékét az útvonalak függvényében, így a Bizottság a megtámadott határozat (889) preambulumbekkezdésében megalapozatlanul állapította meg, hogy a pótdíjak nem voltak útvonalspecifikusak.
- 247 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.
- 248 Előzetesen meg kell jegyezni, hogy a jelen jogalappal a felperes lényegében azt kifogásolja, hogy a Bizottság megállapította felelősségét az egységes és folyamatos jogsértésért az EGT-n belüli, az Unió–Svájc és – az EGT–Japán útvonalak kivételével – az EGT–harmadik ország (a továbbiakban: EGT–harmadik ország [Japán kivételével] útvonalak) útvonalakon. A fenti 231. és 237. pontban kifejtettekhez hasonló okokból ezt a jogalapot már nem szükséges megvizsgálni, amennyiben az az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalakra vonatkozik. A Törvényszék tehát csak annyiban vizsgálja meg az említett jogalapot, amennyiben az az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakra vonatkozik.
- 249 Ennek tisztázása után a jelen jogalap megválaszolása érdekében először is fel kell idézni az alkalmazandó elveket (lásd a lenti 250–264. pontot), másodszor azonosítani kell azokat az indokokat, amelyek miatt a Bizottság a felperesnek betudta a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakat érinti (lásd a lenti 265–277. pontot), harmadszor pedig meg kell vizsgálni azok megalapozottságát (lásd a lenti 278–284. pontot).

a) Az alkalmazandó elvekről

- 250 Emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a fenti 100. pontból kitűnik – az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése értelmében tilos minden olyan vállalkozások közötti megállapodás, vállalkozások társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amely hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, és amelynek célja vagy hatása a belső piacon belüli verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása.
- 251 Így ahhoz, hogy a vállalkozások magatartása az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésében előírt elvi tilalom hatálya alá tartozzon, nem csupán a vállalkozások közötti összejátszásnak – vagyis vállalkozások közötti megállapodásnak, vállalkozások társulásai által hozott döntésnek vagy összehangolt magatartásnak – kell fennállnia, hanem az is szükséges, hogy ez az összejátszás hátrányos és érzékelhető hatással legyen a belső piacon belüli versenyre (lásd ebben az értelemben: 2012. december 13-i Expedia ítélet, C-226/11, EU:C:2012:795, 16. és 17. pont).
- 252 A termelési vagy forgalmazási lánc ugyanazon szintjén működő vállalkozások közötti megállapodásokat vagy összehangolt magatartásokat illetően tehát – amint arra a felperes rámutat – az szükséges, hogy az ilyen összejátszásra olyan vállalkozások között kerüljön sor, amelyek – ha nem is tényleges, de legalábbis potenciális – versenyhelyzetben vannak.
- 253 Emlékeztetni kell ugyanakkor arra, hogy – amint azt a Bíróság a 2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítélet (C-194/14 P, EU:C:2015:717) 34. pontjában kimondta – az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése nem kizárólag a versenykorlátozásokkal érintett piacon tevékenykedő vállalkozásokra vonatkozik. E rendelkezés hatálya nem korlátozódik azokra a vállalkozásokra sem, amelyek feljebb, illetve lejjebb lévő piacokon vagy az említett piac szomszédos piacain tevékenykednek, vagy pedig azokra a vállalkozásokra, amelyek valamely megállapodás vagy összehangolt magatartás értelmében egy adott piacon korlátozzák magatartásuk önállóságát.
- 254 Az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésének a szövege ugyanis általánosan hivatkozik valamennyi olyan megállapodásra és összehangolt magatartásra, amely horizontális vagy vertikális viszonyokban torzítja a versenyt a belső piacon, függetlenül attól a piactól, amelyen a felek tevékenykednek, valamint attól a tényről, hogy a szóban forgó megállapodások rendelkezései kizárólag az egyik fél kereskedelmi magatartását érintik (lásd ebben az értelemben: 2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítélet, C-194/14 P, EU:C:2015:717, 35. pont).
- 255 Ebből következik, hogy valamely vállalkozás akkor is megsértheti az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésében előírt elvi tilalmat, ha a más vállalkozásokkal egyeztetett magatartásának célja a verseny korlátozása olyan piacon, amelyen e vállalkozás nem tényleges versenytárs, és nem is potenciális versenytárs.
- 256 E megfontolások megfelelően alkalmazandók az EGT-Megállapodás 53. cikkére is.
- 257 A felperes állításával ellentétben a 2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítélet (C-194/14 P, EU:C:2015:717) 37. pontjából nem vezethető le, hogy ezen ítélet hatálya azokra az esetekre korlátozódik, amelyekben az érintett vállalkozás a szóban forgó kartellben „lényeges szerepet” játszott. Ebben az ítéletben ugyanis a Bíróság tartózkodott attól, hogy az érintett vállalkozás szerepének lényeges jellegét a felelőssége megállapításának feltétele szintjére emelje. Az említett ítélet 37–39. pontjában a Törvényszék által azon érv megválaszolása érdekében első fokon tett ténybeli megállapítás megismétlésére szorítkozott, amely szerint az ugyanezen ítélet

alapjául szolgáló ügyben a fellebbező hozzájárulásai olyan egyszerű perifériaszolgáltatásoknak minősülnek, amelyek nem állnak kapcsolatban a gyártók által vállalt kötelezettségekkel, valamint az azokból eredő versenykorlátozásokkal.

- 258 A Bíróság okfejtése többek között az egységes és folyamatos jogsértés fogalmára vonatkozó ítélkezési gyakorlaton alapult (2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítélet (C-194/14 P, EU:C:2015:717, 30. pont). Ezen ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésében és az EGT-Megállapodás 53. cikkének (1) bekezdésében előírt elvi tilalom megsértése nemcsak elszigetelt cselekmény eredménye lehet, hanem cselekmények sorozata vagy akár folyamatos magatartás eredménye is, miközben a cselekmények sorozata vagy a folytatólagos magatartás egyes elemei önmagukban is e rendelkezések megsértésének minősülhetnek. Így, amikor a különböző cselekmények – azonos, a belső piacon belüli vagy az EGT területén zajló versenyt torzító tárgyuk alapján – „átfogó terv” keretébe illeszkednek, a Bizottság az e cselekmények miatti felelősséget jogszerűen tudhatja be az összességében figyelembe vett jogsértésben való részvétel alapján (lásd ebben az értelemben: 2012. december 6-i Bizottság kontra Verhuizingen Coppens ítélet, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 41. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 259 Az a vállalkozás, amely ilyen egységes és összetett jogsértésben saját magatartása révén vett részt, amely magatartás az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése vagy az EGT-Megállapodás 53. cikkének (1) bekezdése értelmében vett versenyellenes célú megállapodás vagy összehangolt magatartás fogalmába tartozik, és amely a jogsértés egészének megvalósításához való hozzájárulásra irányul, így az említett jogsértésben való részvételének teljes időszakát illetően felelősségre vonható azon magatartásokért is, amelyeket ugyanezen jogsértés keretében más vállalkozások tanúsítottak. Ez a helyzet áll fenn akkor, ha bizonyított, hogy az említett vállalkozás saját magatartásával hozzá kívánt járulni a valamennyi résztvevő által követett közös célokhoz, és tudomása volt a más vállalkozások által azonos célok elérése végett tervezett vagy ténylegesen megvalósított jogsértő magatartásokról, illetve e magatartásokat észszerűen előre láthatta, és kész volt azok kockázatát elfogadni (lásd ebben az értelemben: 2012. december 6-i Bizottság kontra Verhuizingen Coppens ítélet, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42. pont; valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 260 Így lehetséges, hogy valamely vállalkozás közvetlenül részt vett az egységes és folyamatos jogsértést képező versenyellenes magatartások összességében, amely esetben a Bizottság jogosult megállapítani az összes magatartásért, és ennél fogva a szóban forgó jogsértés egészéért fennálló felelősségét. Az is megtörténhet, hogy valamely vállalkozás csupán az egységes és folyamatos jogsértést képező versenyellenes magatartások egy részében vett közvetlenül részt, ám tudomása volt a kartell többi résztvevője által azonos célok elérése végett tervezett vagy ténylegesen megvalósított összes többi jogsértő magatartásról, illetve e magatartásokat észszerűen előre láthatta, és kész volt azok kockázatát elfogadni. A Bizottság ebben az esetben is jogosult arra, hogy az ilyen jogsértést képező versenyellenes magatartások összességéért, és ennél fogva a jogsértés egészéért fennálló felelősségét betudja e vállalkozásnak (2012. december 6-i Bizottság kontra Verhuizingen Coppens ítélet, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 43. pont).
- 261 Ebből következik, hogy az egységes és folyamatos jogsértésben való részvétel bizonyításához három feltételnek kell teljesülnie, amelyek a következők: a közös célkitűzés elérésére irányuló átfogó terv fennállása, az érintett vállalkozás e tervhez való szándékos hozzájárulása, és azon tény, hogy a vállalkozás (bizonyítottan vagy vélelmezhetően) tudott a többi résztvevő jogsértő magatartásairól, amelyekben nem vett részt közvetlenül (2011. június 16-i Putters International

kontra Bizottság ítélet, T-211/08, EU:T:2011:289, 35. pont; lásd továbbá: 2018. július 13-i Stührk Delikatessen Import kontra Bizottság ítélet, T-58/14, nem tették közzé, EU:T:2018:474, 118. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 262 Még a vállalkozásnak a kartell végrehajtásához való alárendelt – járulékos vagy passzív – hozzájárulása is elegendő ahhoz, hogy neki lehessen betudni a más vállalkozások által ugyanazon versenyellenes cél elérése érdekében tanúsított vagy tervezett olyan versenyellenes magatartásokért való felelősséget, amelyekről ténylegesen vagy vélelmezhetően tudomása van (lásd ebben az értelemben: 2008. július 8-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítélet, T-99/04, EU:T:2008:256, 133. és 134. pont; 2010. szeptember 8-i Deltafinia kontra Bizottság ítélet, T-29/05, EU:T:2010:355, 55. és 56. pont).
- 263 Az érintett vállalkozások közötti versenyhelyzet fennállása ezzel szemben nem feltétele a versenyellenes cselekmények egységes és folyamatos jogsértésnek minősítésének, és e felelősség betudásának sem. Az ezzel ellentétes értelmezés az „egységes és folyamatos jogsértés” fogalmát megfosztaná értelmének egy részétől, mivel mentesítené e vállalkozásokat minden közvetett felelősség alól a nem versenytárs vállalkozások cselekményei okán, amely vállalkozások ugyanakkor magatartásuk révén hozzájárulnának egy olyan átfogó terv megvalósításához, amely az egységes és folyamatos jogsértés sajátja (lásd ebben az értelemben: 2017. január 26-i Duravit és társai kontra Bizottság ítélet, C-609/13 P, EU:C:2017:46, 124., 137. és 138. pont).
- 264 Ebből következik, hogy a Bizottság a jelen ügyben jogosult volt arra, hogy a felperesnek betudja a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértés azon elemeiért, amelyek célja a verseny korlátozása volt azokon az útvonalakon, amelyeket nem tudott kiszolgálni, feltéve hogy bizonyítást nyer, hogy saját magatartásával hozzá kívánt járulni az eljárás alá vont valamennyi fuvarozó által követett közös célokhoz, és hogy tudomása volt azokról a jogsértő magatartásokról, amelyeket e vállalkozások azonos célok elérése érdekében terveztek vagy hajtottak végre, és amelyekben közvetlenül nem vett részt, illetve azokat észszerűen előre láthatta, és kész volt azok kockázatát elfogadni.

b) Azon indokokról, amelyek miatt a Bizottság a felperesnek betudta a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az az EGT-harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakat érinti

- 265 A megtámadott határozat (862)–(868) preambulumbekkezdésében a Bizottság ismertetette az egységes és folyamatos jogsértés fogalmára vonatkozó ítélkezési gyakorlatot. Közelebbről e határozat (865)–(868) preambulumbekkezdésében emlékeztetett arra, hogy valamely vállalkozás bizonyos feltételek mellett felelősségre vonható egy egységes és folyamatos jogsértés egészéért, még akkor is, ha nem vett közvetlenül részt annak „minden elem[é]ben”. Az említett határozat (895) preambulumbekkezdésében a Bizottság megismételte ezt az elvet a British Airways és az Air Canada egyik érvére válaszul, amelyek azt állították, hogy nem tudtak „szélesebb körű összejátszásról”.
- 266 A megtámadott határozat (869)–(902) preambulumbekkezdésében és 1. cikkében a Bizottság megállapította az egységes és folyamatos jogsértés fennállását, amely magában foglalja a vitatott kapcsolatok összességét, függetlenül attól, hogy azokra az EGT-n belül került-e sor, vagy sem, valamint az érintett útvonalakat, függetlenül attól, hogy azok bejövő útvonalak, kimenő útvonalak vagy az EGT-n belüli útvonalak. E határozat (879) preambulumbekkezdésében többek között megállapította, hogy a vitatott kapcsolatfelvételek célja „a felelősök által egy átfogó terv keretében követett egységes cél megvalósítása”.

- 267 A megtámadott határozat (878) preambulumbekkezdésében a Bizottság megjegyezte, hogy az eljárás alá vont valamennyi fuvarozó „részt vett az FSC-vel kapcsolatos információcserékben és egyeztetésben, és közülük több esetében ez az SSC és a jutalékfizetés [megtagadása] tekintetében is érvényes volt”. E határozat (881) preambulumbekkezdésében hozzátette, hogy „a felek többsége”, köztük a felperes, részt vett az egységes és folyamatos jogsértés három összetevőjében (lásd a (761) preambulumbekkezdést is). Az említett határozat (882) és (883) preambulumbekkezdéséből kitűnik, hogy a Bizottság ily módon azt kívánta megállapítani, hogy a felperes ezen elemek mindegyikében közvetlenül részt vett, és nem azt, hogy közvetlenül csak néhányban vett részt, de tudomása volt valamennyi olyan egyéb jogsértő magatartásról, amelyet a többi eljárás alá vont fuvarozó az egységes versenyellenes cél elérése érdekében tervezett vagy hajtott végre, illetve azokat észszerűen előre láthatta, és kész volt azok kockázatát elfogadni.
- 268 A Bizottság által az Air Canada és a British Airways érveire a megtámadott határozat (894)–(897) preambulumbekkezdésében adott válaszokból ugyanakkor kitűnik, hogy a Bizottság nem állapította meg, hogy a felperes közvetlenül részt vett az ezen összetevők körébe tartozó versenyellenes tevékenységek összességében.
- 269 A Bizottság tehát azzal az indokkal tudta be a felelősséget a felperesnek az egységes és folyamatos jogsértésért, beleértve annak az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakat érintő részét is, hogy a felperes – függetlenül attól, hogy potenciális versenytárs volt az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakon – hozzá kívánt járulni a megtámadott határozat (872)–(876) preambulumbekkezdésében ismertetett közös versenyellenes célkitűzés elérésére irányuló átfogó tervhez, és (bizonyítottan vagy vélelmezhetően) tudomása volt a többi eljárás alá vont fuvarozó olyan jogsértő magatartásairól, amelyekben nem vett részt közvetlenül.

1) Az indokolás állítólagos ellentmondásairól

- 270 Ellentétben azzal, amit a felperes állít, a megtámadott határozatból nem vonható le az a következtetés, hogy a Bizottság ezzel egyidejűleg be kívánta neki tudni a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakat érinti, az ezeken fennálló potenciális versenytársi minősége alapján, és ily módon ellentmondott önmagának.
- 271 Először is a megtámadott határozat (890) preambulumbekkezdéséből nem lehet arra következtetni, hogy a Bizottság a felperes esetleges potenciális versenytársi minőségére támaszkodott volna az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakon annak érdekében, hogy megállapítsa az ezen útvonalakkal kapcsolatos felelősségét. Az említett preambulumbekkezdés az egyetlen, amelyben a Bizottság lényegében az eljárás alá vont fuvarozók közötti potenciális verseny fennállására hivatkozott azokon az útvonalakon, amelyeket nem szolgáltak ki, és nem is tudtak közvetlenül kiszolgálni. Márpedig a felperes állításával ellentétben mind a szövegéből, mind a célkitűzéséből és a háttérét képező összefüggésekből kitűnik, hogy az említett preambulumbekkezdés nem az eljárás alá vont különböző fuvarozók egységes és folyamatos jogsértésért való felelősségére, hanem e jogsértés fennállására vonatkozik, amit a felperes a jelen jogalap keretében nem vitat. Az említett preambulumbekkezdés ugyanis kifejezetten utal az „egységes és folyamatos jogsértés fennállására”. Ami a megtámadott határozat (112) és (885)–(887) preambulumbekkezdését illeti, azokból az tűnik ki, hogy a Bizottságnak azt kellett bizonyítania, hogy a harmadik országokban megvalósult kapcsolatok, illetve az eljárás alá vont fuvarozók által nem ki nem szolgált, illetve általuk közvetlenül ki nem szolgáltató útvonalakra vonatkozó kapcsolatok relevánsak az egységes és folyamatos jogsértés, illetve a „világszintű kartell” fennállásának bizonyítása szempontjából.

272 Másodszor, a felperes állításával ellentétben a megtámadott határozatban szereplő, „versenykorlátozásra” (az (1028) és (1277) preambulumbekkezdés), „versenytársak közötti információcserére” (a (908) preambulumbekkezdés), „versenytársak közötti, a piacon a díjszabással kapcsolatban fennálló bizonytalanság megszüntetése érdekében magatartásuk összehangolására irányuló megállapodásokra” (a (909) preambulumbekkezdés), illetve a „versenytársak közötti kapcsolatokra” (a (920) preambulumbekkezdés) való utalások sem feltételezik azt, hogy a Bizottság a felperes EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakon betöltött esetleges potenciális versenytársi minőségére támaszkodott annak érdekében, hogy betudja neki a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az ezeket az útvonalakat érintette. E hivatkozások ugyanis csupán az olyan vállalkozások közötti megállapodások vagy összehangolt magatartások fennállására utalnak, amelyek egy vagy több piacon versenyeznek egymással, aminek hiányában a Bizottság nem állapíthatta volna meg a versenykorlátozás fennállását (lásd a fenti 252. pontot).

273 A felperes tehát megalapozatlanul hivatkozik ellentmondásra azon indokok között, amelyek alapján a Bizottság betudta neki a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakra vonatkozott.

2) Az annak érdekében hivatkozott jogalap állítólagosan új jellegéről, hogy a felperesnek betudják a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakra vonatkozik

274 A felperes azt sem megalapozottan rója fel a Bizottságnak, hogy megkísérelte orvosolni a bírósági eljárás szakaszában a megtámadott határozat állítólagosan hiányos indokolását azáltal, hogy az ellenkérelemben olyan határozatra hivatkozik, amelyet a megtámadott határozatban nem említett, és amelyre *a fortiori* nem is hivatkozott, azaz a 2015. október 22-i AC-Treuhand kontra Bizottság ítéletre (C-194/14 P, EU:C:2015:717). A felperes állításával ellentétben ugyanis az ezen ítéletre való utalás egyáltalán nem módosítja „a felelősség [megtámadott] határozatban hivatkozott alapját”. Amint az a fenti 253–263. pontból kitűnik, az említett ítélet nem ismer el és nem is teremt olyan új jogalapot, amely alapján a Bizottság a versenyszabályok megsértéséért való felelősséget egy vállalkozásnak betudhatná. Az pusztán az EUMSZ 101. cikk (és analógia útján az EGT-Megállapodás 53. cikke) jelentésének és hatályának tisztázására és pontosítására szorítkozik, ahogyan azokat a hatálybalépésétől fogva kell vagy kellett volna értelmezni, és azt csupán alkalmazza az adott ügyre, amelyben történetesen egy segítő vállalkozás szerepel.

275 Márpedig, amint a fenti 250–269. pontból kitűnik, azokat a jogalapokat, amelyekre a Bizottság a megtámadott határozatban támaszkodott annak érdekében, hogy betudja a felelősséget a felperesnek az egységes és folyamatos jogsértésért az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakon, az EUMSZ 101. cikk és az EGT-megállapodás 53. cikke, valamint az ezekből levezetett egységes és folyamatos jogsértés fogalma jelentette.

276 Egyébiránt a felperes állításával ellentétben a kifogásközlésben is ezekre a jogalapokra hivatkoznak. A Bizottság ugyanis mind a kifogásközlésben, mind a megtámadott határozatban éppen az említett jogalapokra hivatkozott. Így először is az említett kifogásközlés 3. pontjában a Bizottság jelezte, hogy az érintett vállalkozások „az [EUMSZ 101. cikk (1) bekezdésébe], [az EGT-Megállapodás] 53. cikkének [(1) bekezdésébe] és [az EK–Svájc légi közlekedési] megállapodás 8. cikkébe ütköző [...] egységes és folyamatos jogsértésben vettek részt [...], amellyel összehangolták [az árufuvarozási] szolgáltatások nyújtása során tanúsított díjszabással kapcsolatos magatartásukat az egész világon, a különböző pótdíjak, az árufuvarozási díjak és a pótdíjak utáni jutalékfizetés tekintetében”. Ezt követően ugyanezen kifogásközlés 129. pontjában

a Bizottság pontosította, hogy az egységes és folyamatos jogsértés „az [Unióban]/EGT-ben és Svájcban, valamint az [Unió]/EGT repülőterei és az egész világon található harmadik országok közötti útvonalakon mindkét irányban végzett [...] áru fuvarozási szolgáltatásokat fedte le”. Végül a szóban forgó kifogásközlés 1412–1432. pontjában a Bizottság ismertette az egységes és folyamatos jogsértés fogalmával kapcsolatos ítélkezési gyakorlatot, és kifejtette, hogyan kívánja azt a jelen ügy tényállására alkalmazni.

- 277 E körülmények között, a fenti 263. pontban kifejtetteknek megfelelően, mivel az átfogó terv létezése nem vitatott, meg kell határozni, hogy a Bizottság helyesen állapította-e meg, hogy a felperes felelőssége – függetlenül attól, hogy tényleges vagy potenciális versenytárs volt az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakon – megállapítható az egységes és folyamatos jogsértésért az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakon, mivel saját magatartásával hozzá kívánt járulni az eljárás alá vont valamennyi fuvarozó által követett közös célokhoz, és tudomása volt azokról a jogsértő magatartásokról, amelyeket e vállalkozások ezen útvonalakon azonos célok elérése érdekében terveztek vagy hajtottak végre, és amelyekben közvetlenül nem vett részt, illetve azokat észszerűen előre láthatta, és kész volt azok kockázatát elfogadni.

c) Azon indokok megalapozottságáról, amelyek alapján a Bizottság a felperesnek betudta a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakat érinti

- 278 A megtámadott határozat (762)–(764) preambulumbekkezdésében a Bizottság ismertette azon „számos kapcsolatot”, amelyet a felperes a versenytársakkal tartott fenn azon teljes időszak során, amelynek során részt vett az egységes és folyamatos jogsértésben „az áru fuvarozási ágazat árainak összehangolása” érdekében. Márpedig e preambulumbekkezdésekből kitűnik, hogy a felperes részt vett az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakra vonatkozó összehangolásban. Meg kell ugyanis állapítani, hogy több kapcsolatfelvétel, amelyekben a felperes részt vett, legalábbis részben ilyen útvonalakra vonatkozott.
- 279 Így az FSC tekintetében a megtámadott határozatban megjelölt elemek közül meg kell említeni a 2001. január 22-én a Lufthansa németországi helyiségeiben tartott „baráti találkozót” (a (174) preambulumbekkezdés), az Air Cargo Council Switzerland (svájci légi áru fuvarozási tanács, a továbbiakban: ACCS) keretében folytatott több e-mail-váltást (a (203), (204), (286), (364), (426), (502), (535), (561) és (574) preambulumbekkezdés), a WOW szövetség keretében tartott megbeszéléseket (az (517) preambulumbekkezdés), valamint a BAR SCC hongkongi (a (394) és (503) preambulumbekkezdés) és szingapúri (a (295) preambulumbekkezdés) találkozóit. Ami az SSC-t illeti, e határozat utal többek között az „Európát érintő WOW találkozóra” (a (630) preambulumbekkezdés) és a BAR SCC 2004. március 15-i hongkongi ülésére, amelynek keretében „megállapodtak, hogy a fuvarozóknak Hongkongból indulva alkalmazniuk kell az SSC-t” (a (665) preambulumbekkezdés). A jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatban ugyanebben a határozatban hivatkoztak egy 2005. május 12-én Olaszországban tartott többoldalú találkozóra, amelyen az állítólag „a piac több mint 50%-át” képviselő összes fuvarozó, köztük a felperes, „mind megerősítette azon szándékát, hogy nem fogadja el az FSC/SSC-re vonatkozó díjazást” (a (695) preambulumbekkezdés), valamint egy 2005. június 13-i e-mailre, amelyben az ACCS elnöke „[a svájci szállítmányozók szövetségéhez írt levélre] közös választervezetet” küldött tagjainak, amelyet „az ACCS nevében írtak, és amely elutasította a [szállítmányozók] követeléseit”.
- 280 Ami az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakat érintő olyan versenyellenes tevékenységeket illeti, amelyekben a felperes közvetlenül nem vett részt, elegendő megjegyezni, hogy a felperes nem vitatja, hogy azokról az előírt tudomással bírt.

- 281 A felperes ezzel szemben vitatja, hogy tudatosan hozzá tudott volna járulni a versenyellenes együttműködés végrehajtásához az EGT–Japán útvonalakon kívüli útvonalakon.
- 282 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy – amint az a megtámadott határozat (872)–(876) preambulumbekzdéséből kitűnik – az egységes és folyamatos jogsértés az eljárás alá vont fuvarozók között a pótdíjak tekintetében a verseny korlátozására irányuló egységes versenyellenes célt követett legalább az Unióban, az EGT-ben és Svájcban.
- 283 Márpedig a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a felperes saját magatartásával hozzá kívánt járulni e cél megvalósításához. A felperes ugyanis nemcsak ösztönözte az egységes és folyamatos jogsértés folytatását, és megnehezítette annak feltárását azáltal, hogy nem határolódott el nyilvánosan az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakkal összefüggő azon kapcsolatok tartalmától, amelyekben részt vett, illetve nem jelentette azokat az illetékes közigazgatási szerveknek, hanem azáltal, hogy összehangolta a pótdíjakat és a jutalékfizetés megtagadását az EGT–Japán útvonalakon, hozzájárult annak biztosításához, hogy a szállítványozók ne tudják megkerülni a pótdíjfizetést az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakon oly módon, hogy alternatív útvonalakat vesznek igénybe többek között Japánon keresztül, és ebből következően hozzájárult a megtámadott határozat (872)–(876) preambulumbekzdésében megjelölt közös versenyellenes cél eléréséhez is (lásd a fenti 159. pontot).
- 284 Ebből következik, hogy a Bizottság nem követett el hibát, amikor megállapította a felperes felelősségét az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakat érintette, függetlenül attól, hogy ezen útvonalakon esetlegesen potenciális versenytársi minőséggel rendelkezett-e. A jelen jogalapot tehát el kell utasítani.

6. A hatodik, a védelemhez való jognak, a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének és az arányosság elvének megsértésén alapuló jogalapról, amennyiben a különböző fuvarozók tekintetében eltérő bizonyítási követelményeket alkalmaztak

- 285 A felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság megsértette az indokolási kötelezettséget, valamint a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét és az arányosság elvét, amikor különböző bizonyítási követelményeket alkalmazott a különböző fuvarozókkal szemben. Először is azt állítja, hogy a Bizottság nem indokolta meg megfelelően azt a döntést, hogy a felperes felelősségét megállapítja, míg azon többi, eljárás alá nem vont fuvarozó felelősségét nem, amelyekkel kapcsolatban a Bizottság a vele szemben alkalmazott bizonyítékokhoz hasonló bizonyítékokkal rendelkezett.
- 286 Másodszor a felperes úgy véli, hogy a Bizottság megsértette a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét, amikor megállapította, hogy valamely vállalkozás magatartása jogsértésnek minősül, miközben úgy határozott, hogy egy másik vállalkozás nagyon hasonló magatartása nem minősül jogsértésnek, és így eltérő bizonyítási szintet alkalmazott a két érintett vállalkozásra.
- 287 Harmadszor a felperes azt állítja, hogy a Bizottság megsértette az arányosság elvét, amikor vele szemben súlyos jogsértés miatt bírságot szabott ki, miközben úgy döntött, hogy nem szankcionálja más fuvarozók hasonló magatartását. Az alkalmazott 16%-os súlyossági együttható aránytalan, mivel a Bizottság a szóban forgó jogsértést nem tekintette kellően súlyosnak ahhoz, hogy intézkedéseket hozzon egyes, eljárás alá nem vont fuvarozókkal szemben.
- 288 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.

- 289 Elöljáróban meg kell jegyezni, hogy még ha fel is tételezzük, hogy a Bizottság jogsértést követett el azáltal, hogy nem állapította meg bizonyos, eljárás alá nem vont fuvarozók felelősségét, az ilyen jogsértés, amelyet a jelen kereset keretében nem terjesztettek a Törvényszék elé, semmilyen körülmények között nem vezetheti a Törvényszéket hátrányos megkülönböztetés, tehát a felperes tekintetében elkövetett jogsértés megállapításához, mivel az ítélkezési gyakorlatból következik, hogy az egyenlő bánásmód elvét össze kell egyeztetni a jogszerűség elvének betartásával, amely szerint senki sem hivatkozhat valamely harmadik személy javára elkövetett jogsértésre előnyök szerzése végett (2015. szeptember 17-i Total Marketing Services kontra Bizottság ítélet, C-634/13 P, EU:C:2015:614, 55. pont).
- 290 Ezenfelül emlékeztetni kell arra, hogy az egyenlő bánásmód elve az uniós jog általános elve, amelyet a Charta 20. cikke rögzít, és amely megköveteli, hogy hasonló helyzeteket ne kezeljenek eltérő módon, és hogy az eltérő helyzeteket ne kezeljék ugyanolyan módon, kivéve ha az ilyen bánásmód objektíven igazolható (lásd: 2014. november 12-i Guardian Industries és Guardian Europe kontra Bizottság ítélet, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, 51. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 291 Az egyenlő bánásmód elvének az eltérő bánásmód általi megsértése tehát azt feltételezi, hogy az érintett helyzetek az őket jellemző tényezők összességére tekintettel hasonlóak. A különböző helyzeteket jellemző elemeket és így hasonló jellegüket többek között a szóban forgó különbségtételt létrehozó uniós aktus tárgyának és céljának fényében kell meghatározni és értékelni (lásd: 2015. május 20-i Timab Industries és CFPR kontra Bizottság ítélet, T-456/10, EU:T:2015:296, 202. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 292 A jelen ügyben a felperes lényegében úgy érvel, hogy a Bizottság megsértette az egyenlő bánásmód elvét, amikor vele szemben szankciót alkalmazott, miközben nem állapította meg bizonyos, eljárás alá nem vont fuvarozók felelősségét, és következésképpen nem alkalmazott velük szemben szankciót.
- 293 Márpedig a felperes egyáltalán nem bizonyítja, hogy e fuvarozók az övéhez hasonló helyzetben voltak. Bár kijelenti, hogy magatartásuk hasonló volt, nem bizonyítja, hogy a szóban forgó fuvarozókkal szemben a Bizottság rendelkezésére álló valószínűsítő körülmények csoportja hasonló volt a vele szemben rendelkezésére álló valószínűsítő körülmények csoportjához.
- 294 Az egyenlő bánásmód elvének megsértésére alapított kifogást tehát el kell utasítani.
- 295 Az indokolási kötelezettség és a védelemhez való jog állítólagos megsértését illetően emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság egyáltalán nem köteles az EUMSZ 101. cikk megsértését megállapító határozatban ismertetni azokat az indokokat, amelyek miatt más vállalkozásokkal szemben nem folytatott eljárást vagy nem alkalmazott szankciót. Valamely aktus indokolásának kötelezettsége ugyanis nem foglalhatja magában azt a kötelezettséget, hogy az azt elfogadó intézménynek indokolnia kelljen, miért nem fogadott el harmadik feleknek címzett más hasonló aktusokat (2004. július 8-i JFE Engineering kontra Bizottság ítélet, T-67/00, T-68/00, T-71/00 és T-78/00, EU:T:2004:221, 414. pont).
- 296 Az indokolási kötelezettség megsértésére és a védelemhez való jog megsértésére alapított kifogást tehát el kell utasítani.

- 297 Az arányosság elvének megsértésére alapított kifogást illetően elegendő megjegyezni, hogy az azon a téves előfeltevésen alapul, amely szerint a felperessel és az eljárás alá nem vont fuvarozókkal szemben a valószínűsítő körülmények hasonló csoportja állt a Bizottság rendelkezésére.
- 298 A fentiekre tekintettel a felperes által hivatkozott harmadik kifogást, következésképpen pedig a jogalapot teljes egészében el kell utasítani.

7. A 2006. évi iránymutatás és az arányosság elvének megsértésére alapított, hetedik jogalapról

- 299 A hetedik jogalap, amellyel a felperes azt állítja, hogy a Bizottság a bírság összegének megállapításakor megsértette a 2006. évi iránymutatást és az arányosság elvét, lényegében két részre oszlik. Ezek közül az első az eladások értékének meghatározására, a második pedig a súlyossági együttható és a kiegészítő összeg meghatározására vonatkozik.

a) Az eladások értékének meghatározására vonatkozó, első részből

- 300 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság az eladások értékét általában véve az áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalom alapján, nem pedig az FSC-ből és az SSC-ből származó konkrét bevételekre hivatkozással határozta meg, amelyekhez az egységes és folyamatos jogsértés kapcsolódott. Két kifogásra hivatkozik, amelyek közül az első a 2006. évi iránymutatás 13. pontjának megsértésére, a másodikat pedig az arányosság elvének megsértésére alapítja.

1) A 2006. évi iránymutatás 13. pontjának megsértésére alapított, első kifogásról

- 301 A felperes előadja, hogy a Bizottság megsértette a 2006. évi iránymutatás 13. pontját, amikor úgy ítélte meg, hogy az egységes és folyamatos jogsértés a díjakhoz kapcsolódott, következésképpen pedig az eladások értékébe befoglalta a díjakból származó bevételeket. Álláspontja szerint a jogsértés kizárólag az FSC-re, az SSC-re és a jutalékfizetés megtagadására vonatkozik, nem pedig a díjakra, amelyeket „elégtelen bizonyítékok miatt” kizártak annak köréből.
- 302 A 2009. május 6-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet (T-127/04, EU:T:2009:142) és a 2010. május 19-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet (T-25/05, nem tették közzé, EU:T:2010:206) a Bizottság számára semmilyen segítséget nem nyújt. Ezek az ítéletek ugyanis nem a bírságok 2006. évi iránymutatás szerinti kiszámítására vonatkoznak, hanem a 17. rendelet 15. cikkének (2) bekezdése és az ESZAK-Szerződés 65. cikkének (5) bekezdése alapján kiszabott bírság megállapításának módszeréről szóló iránymutatás (HL 1998. C 9., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 1. kötet, 171. o.) szerintire, amely nagyon eltérő számítási módszert írt elő. Egyébiránt nyilvánvaló ténybeli különbségek állnak fenn a jelen ügy és az említett ítéletek alapjául szolgáló ügyek között. Ez utóbbiak ugyanis a gyártási költségeknek a bírság összegének megállapítása céljából való figyelembevételét érintették. Márpedig a díjak nem hasonlíthatók a gyártási költségekhez, hanem olyan elkülönült árelemhez hasonlítanak, amely tekintetében a Bizottság semmilyen jogsértést nem állapított meg. A válasz szakaszában a felperes hozzáteszi, hogy a díjaknak az eladások értékéből való kizárása nem okozná a 2011. december 8-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet (C-272/09 P, EU:C:2011:810) alapjául szolgáló ügyben szóban forgó „megoldhatatlan jogvitákat”.
- 303 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.

- 304 Emlékeztetni kell arra, hogy az eladások értékének a 2006. évi iránymutatás 13. pontja értelmében vett fogalma a szóban forgó jogsértés tárgyát képező termékért vagy szolgáltatásért az ügyféllel szemben felszámított, adót nem tartalmazó árat tükrözi (lásd ebben az értelemben: 2009. május 6-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet, T-127/04, EU:T:2009:142, 91. pont; 2013. június 18-i ICF kontra Bizottság ítélet, T-406/08, EU:T:2013:322, 176. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Tekintettel az említett pont által követett és ugyanezen iránymutatás 6. pontjában megismételt célkitűzésre, amely szerint a vállalkozásra kiszabott bírság összegének kiszámításakor olyan összegből kell kiindulni, amely tükrözi a jogsértés gazdasági jelentőségét és e vállalkozás relatív súlyát a jogsértésben, az eladások értékének fogalmát tehát úgy kell értelmezni, hogy az a jogsértés által érintett piacon teljesített eladásokra vonatkozik (lásd: 2018. február 1-jei Kühne + Nagel International és társai kontra Bizottság ítélet, C-261/16 P, nem tették közzé, EU:C:2018:56, 65. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 305 A Bizottság tehát az eladások értékének meghatározásához felhasználhatja azt a teljes árat, amelyet a vállalkozás az érintett áruk vagy szolgáltatások piacán az ügyfeleinek számlázott, anélkül hogy meg kellene különböztetni vagy le kellene vonni ezen ár különböző elemeit aszerint, hogy azokat összehangolták-e, vagy sem (lásd ebben az értelemben: 2018. február 1-jei Kühne + Nagel International és társai kontra Bizottság ítélet, C-261/16 P, nem tették közzé, EU:C:2018:56, 66. és 67. pont). A felperes állításával ellentétben ez a helyzet akkor is, ha a kifogásközlésben említett jogsértés terjedelme szélesebb volt, mint a végleges határozatban megállapított jogsértésé, mivel e körülmény a 2006. évi iránymutatás 13. pontjának alkalmazása szempontjából irreleváns.
- 306 Márpedig, amint arra lényegében a Bizottság rámutat, az FSC és az SSC nem olyan különálló áruk vagy szolgáltatások, amelyek az EUMSZ 101. vagy az EUMSZ 102. cikk megsértésének tárgyát képezhetik. Ellenkezőleg, amint az a megtámadott határozat (17), (108) és (1187) preambulumbekzdéséből kitűnik, az FSC és az SSC a szóban forgó szolgáltatások árának csak két eleme.
- 307 Ebből következik, hogy a felperes állításával ellentétben a 2006. évi iránymutatás 13. pontjával nem ellentétes, ha a Bizottság figyelembe veszi a szóban forgó szolgáltatásokhoz kapcsolódó eladások teljes összegét anélkül, hogy azt az alkotóelemeire osztaná fel.
- 308 Ráadásul meg kell jegyezni, hogy a felperes által javasolt megközelítés azt jelenti, hogy az ár azon elemeit, amelyek nem képezték kifejezetten az eljárás alá vont fuvarozók közötti összehangolás tárgyát, ki kell zárni az eladások értékéből.
- 309 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy nincs érvényes indok arra, hogy az eladások értékéből kizárják azokat az inputokat, amelyek költsége kívül esik az állítólagos jogsértésben részt vevő felek ellenőrzésén (lásd ebben az értelemben: 2009. május 6-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet, T-127/04, EU:T:2009:142, 91. pont). A felperes állításával ellentétben ugyanez vonatkozik az ár azon elemeire is, amelyek – mint a díjak – nem képezték kifejezetten egyeztetés tárgyát, hanem a szóban forgó termék vagy szolgáltatás eladási árának szerves részét képezik (lásd ebben az értelemben: 2000. március 15-i Cimenteries CBR és társai kontra Bizottság ítélet, T-25/95, T-26/95, T-30/95–T-32/95, T-34/95–T-39/95, T-42/95–T-46/95, T-48/95, T-50/95–T-65/95, T-68/95–T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 és T-104/95, EU:T:2000:77, 5030. pont).

- 310 Az ettől eltérő döntés azzal a következménnyel járna, hogy arra kötelezné a Bizottságot, hogy egyes esetekben ne vegye figyelembe a bruttó forgalmat, más esetekben azonban igen, egy olyan küszöb függvényében, amelyet nehéz lenne alkalmazni, és amely számtalan megoldhatatlan jogvitát eredményezne, ideértve a hátrányos megkülönböztetésre való hivatkozásokat is (2011. december 8-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet, C-272/09 P, EU:C:2011:810, 53. pont).
- 311 A felperes ezt vitatja ugyan, de annak előadására szorítkozik, hogy a jelen ügy körülményei között nincsenek alkalmazási nehézségek, anélkül hogy megmagyarázná, hogy miként vegyék figyelembe a jutalékfizetés megtagadását, vagy vitatná azt, hogy felmerülhetnek a hátrányos megkülönböztetésre vonatkozó állítások.
- 312 A Bizottság tehát a 2006. évi iránymutatás 13. pontjának megsértése nélkül állapította meg a megtámadott határozat (1190) preambulumbekzdésében, hogy az áru fuvarozási szolgáltatásokhoz kapcsolódó eladások teljes összegét anélkül kell figyelembe venni, hogy azt fel kellene osztani alkotóelemeire.
- 313 A jelen kifogást tehát el kell utasítani.

2) Az arányosság elvének megsértésére alapított, második kifogásról

- 314 A felperes arra hivatkozik, hogy a Bizottság megközelítése ellentétes az arányosság elvével. E megközelítés nem tükrözi a szóban forgó jogsértés gazdasági jelentőségét. A 2004–2005. pénzügyi év során ugyanis a felperes FSC-hez és SSC-hez kapcsolódó bevételei ugyanis csak „csekély” hányadot képviseltek az EGT–harmadik ország útvonalakon az említett pénzügyi évben az áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséhez kapcsolódó összebevételében (12% körül).
- 315 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.
- 316 Emlékeztetni kell arra, hogy az arányosság elve megköveteli, hogy az uniós intézmények aktusai ne haladják meg a kitűzött jogszerű cél elérésére alkalmas és ahhoz szükséges mértéket (1990. november 13-i Fedesa és társai ítélet, C-331/88, EU:C:1990:391, 13. pont; 2007. szeptember 12-i Prym és Prym Consumer kontra Bizottság ítélet, T-30/05, nem tették közzé, EU:T:2007:267, 223. pont).
- 317 A versenyszabályok megsértésének szankcionálása érdekében a Bizottság által indított eljárások során az arányosság elvének alkalmazása azt jelenti, hogy a bírságok nem haladhatják meg a kitűzött célokhoz, vagyis e szabályok tiszteletben tartásához szükséges mértéket, továbbá a valamely vállalkozásra versenyjogi jogsértés címén kiszabott bírság összegének arányban kell állnia az összességében értékelt jogsértéssel, és különösen figyelembe kell vennie annak súlyát és időtartamát (lásd: 2016. február 29-i Panalpina World Transport [Holding] és társai kontra Bizottság ítélet, T-270/12, nem tették közzé, EU:T:2016:109, 103. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 318 A versenyszabályok megsértése súlyának mérlegelése során a Bizottságnak számos tényezőt kell figyelembe vennie, amelyek jellege és jelentősége a jogsértés típusától és sajátos körülményeitől függően változik. Ezen elemek között az esettől függően szerepelhet a jogsértés tárgyát képező

árak mennyisége és értéke, valamint a vállalkozás mérete és gazdasági ereje, és ennél fogva az a hatás, amelyet a vállalkozás gyakorolhatott a piacra (2009. szeptember 3-i Prym és Prym Consumer kontra Bizottság ítélet, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 96. pont).

- 319 Az ítélezési gyakorlat szerint a teljes forgalomnak a jogsértés tárgyát képező termékek vagy szolgáltatások eladásából származó része tükrözheti a legjobban e jogsértés gazdasági jelentőségét (2016. február 29-i Panalpina World Transport [Holding] és társai kontra Bizottság ítélet, T-270/12, nem tették közzé, EU:T:2016:109, 106. pont).
- 320 Az eladások értéke azzal az előnnyel is jár, hogy könnyen alkalmazható, objektív kritériumnak minősül. Ily módon jobban előre láthatóvá teszi a Bizottság fellépését a vállalkozások számára, és általános elrettentési céllal lehetővé teszi számukra, hogy értékeljék azon bírság összegének nagyságát, amellyel szembesülnek, ha úgy döntenek, hogy jogellenes kartellben vesznek részt (lásd ebben az értelemben: 2016. február 29-i Panalpina World Transport [Holding] és társai kontra Bizottság ítélet, T-270/12, nem tették közzé, EU:T:2016:109, 159. pont).
- 321 A 2006. évi iránymutatás 6. pontja a következőképpen veszi át ezeket az elveket:
- „A jogsértéssel összefüggő eladások értékének és az időtartamnak a kombinációja megfelelő helyettesítő értéknek tekinthető, mely tükrözi a jogsértés gazdasági jelentőségét, valamint a jogsértésben részt vevő egyes vállalkozások egymáshoz viszonyított súlyát. A fenti jelzőszámok jól tükrözik a bírság nagyságrendjét, de nem szolgálhatnak automatikus számítási módszer alapjául.”
- 322 Márpedig a megtámadott határozat (1190) preambulumbekkezdésében a Bizottság éppen azt állapította meg, hogy az áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó teljes forgalmat kell figyelembe venni, nem pedig kizárólag az árak azon elemeit, amelyek kifejezetten az eljárás alá vont fuvarozók közötti összehangolás tárgyát képezték, vagyis a pótdíjakat.
- 323 A felperes állításával ellentétben önmagában az a körülmény, hogy a pótdíjak csak „csekély” hányadot képviseltek az EGT–harmadik ország útvonalakon a 2004/2005. pénzügyi évben az áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséhez kapcsolódó összebevételében, nem alkalmas annak bizonyítására, hogy e megközelítés aránytalan volt az egységes és folyamatos jogsértés gazdasági jelentőségéhez képest.
- 324 Ugyanis maga az a tény, hogy valamely vállalkozás olyan árakon értékesít, amelyeknek csak egy vagy több eleme került rögzítésre, vagy képezte jogellenes információcsere tárgyát, az érintett piac egészét érintő versenytorzulást eredményez (lásd ebben az értelemben: 2015. április 23-i LG Display és LG Display Taiwan kontra Bizottság ítélet, C-227/14 P, EU:C:2015:258, 62. pont).
- 325 Az egységes és folyamatos jogsértés által az EGT piacára gyakorolt hatást illetően emlékeztetni kell arra, hogy az eladások értékének meghatározása során nem vesznek figyelembe olyan szempontokat, mint a jogsértésnek a piacra gyakorolt konkrét hatása vagy az okozott kár (lásd ebben az értelemben: 2016. február 29-i UTi Worldwide és társai kontra Bizottság ítélet, T-264/12, nem tették közzé, EU:T:2016:112, 259. pont; 2018. július 12-i Viscas kontra Bizottság ítélet, T-422/14, nem tették közzé, EU:T:2018:446, 193. pont).

- 326 A Bizottság csak a súlyossági együtttható – jelen jogalap második részének tárgyát képező – meghatározásának különálló és későbbi szakaszában vehet figyelembe adott esetben egy ilyen jellegű kritériumot (lásd ebben az értelemben: 2016. február 29-i Panalpina World Transport [Holding] és társai kontra Bizottság ítélet, T-270/12, nem tették közzé, EU:T:2016:109, 94. pont).
- 327 Ebből következik, hogy a megtámadott határozat (1190) preambulumbekzdésében követett megközelítés, amely az áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó teljes forgalom figyelembevételében áll, hozzájárulhat a 2006. évi iránymutatás 6. pontjában említett első célkitűzés megvalósításához, amely az egységes és folyamatos jogsértés gazdasági jelentőségének megfelelő tükrözésében áll. Egyébiránt a felperes nem bizonyítja, hogy ez a megközelítés alkalmatlan volt arra, hogy hozzájáruljon az említett pontban szereplő második célkitűzés megvalósításához, amely az egyes eljárás alá vont fuvarozók viszonylagos súlyának megfelelő tükrözése.
- 328 A felperes azt sem állíthatja, hogy a Bizottság vele szemben úgy szabott ki szankciót, mintha a vitatott kartell a díjakra is vonatkozott volna. A 2006. évi iránymutatásban előírt általános módszer szerint ugyanis a jogsértés jellegét a bírság kiszámításának későbbi szakaszában, a súlyossági együtttható meghatározása során veszik figyelembe, amelyet ezen iránymutatás 20. pontja alapján minden egyes jogsértéstípusnál esetenként állapítanak meg, az adott ügy valamennyi releváns körülményének figyelembevételével (2016. február 29-i Schenker kontra Bizottság ítélet, T-265/12, EU:T:2016:111, 296. és 297. pont).
- 329 A Bizottság tehát nem sértette meg az arányosság elvét, amikor a megtámadott határozat (1190) preambulumbekzdésében megállapította, hogy az áru fuvarozási szolgáltatásokhoz kapcsolódó értékesítések teljes összegét figyelembe kell venni, anélkül hogy azt fel kellene osztani alkotóelemeire.
- 330 A jelen kifogást, valamint a jelen részt teljes egészében el kell tehát utasítani.

b) A súlyossági együtttható és a kiegészítő összeg meghatározására vonatkozó, második részből

- 331 A felperes előadja, hogy a Bizottság megsértette az arányosság elvét, amikor 16%-ban állapította meg a súlyossági együttthatót, és vele szemben 16%-os kiegészítő összeget alkalmazott annak ellenére, hogy az egységes és folyamatos jogsértés terjedelme kevésbé volt jelentős, mint amelyet vele szemben a kifogásközlésben felhoztak. Hozzáteszi, hogy a megtámadott határozat nem tartalmaz semmilyen utalást arra vonatkozóan, hogy az említett jogsértés terjedelmének e jelentős korlátozása milyen hatással van a bírság összegének kiszámítására a kifogásközlésben megállapított jogsértéshez képest.
- 332 A tárgyaláson a felperes pontosította, hogy a jelen részt úgy kell értelmezni, hogy az nemcsak az arányosság elvének megsértésén, hanem az indokolási kötelezettség megsértésén is alapul.
- 333 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.
- 334 Az 1/2003 rendelet 23. cikkének (3) bekezdése szerint a bírság összegének meghatározásakor tekintetbe kell venni többek között a jogsértés súlyát.

335 A 2006. évi iránymutatás 19–23. pontja a következőket írja elő:

„19. A bírság alapösszege az eladások értékéhez bizonyos meghatározott mértékben aránylik; az arányszámot a jogsértés súlyosságának függvényében állapítják meg, és a jogsértés éveinek számával szorozzák meg.

20. A súlyosságot minden egyes jogsértés-típusnál esetenként állapítják meg, valamennyi releváns körülmény figyelembevételével.

21. Általános szabály szerint az eladások értékének szóban forgó arányát akár 30%-ban is megállapíthatják.

22. Annak eldöntéséhez, hogy az eladások értékének adott esetben alkalmazandó aránya alacsonyabb vagy magasabb legyen ennél a mértéknél [helyesen: e skála alsó vagy felső értékéhez közelítsen], a Bizottság olyan tényezőket fog figyelembe venni, mint például a jogsértés jellege, az érintett felek összesített piaci részesedése, a jogsértés földrajzi kiterjedése, valamint az, hogy a jogsértés megvalósult-e.

23. Az árak rögzítéséről, a piac felosztásáról és a termelés korlátozásáról szóló – általában titkos – horizontális megállapodások természetüknél fogva a legsúlyosabb versenykorlátozások közé számítanak. A versenypolitika elvei jegyében szigorú bírságokat kell ellenük alkalmazni. Ezért az ilyen jellegű jogsértések esetén az eladások arányát általában a legmagasabb szinten állapítják meg.”

336 Az ítélkezési gyakorlat szerint az olyan horizontális megállapodás, amellyel az érintett vállalkozások nem a teljes árban, hanem annak egyik elemében egyeznek meg, a 2006. évi iránymutatás 23. pontja értelmében vett árak rögzítéséről szóló horizontális megállapodásnak minősül, és ennél fogva a legsúlyosabb versenykorlátozások közé tartozik (lásd ebben az értelemben: 2016. február 29-i UTi Worldwide és társai kontra Bizottság ítélet, T-264/12, nem tették közzé, EU:T:2016:112, 277. és 278. pont).

337 Ebből következik, hogy – amint arra a Bizottság a megtámadott határozat (1208) preambulumbekkezdésében emlékeztetett – az ilyen megállapodás általában a 2006. évi iránymutatás 21. pontjában említett 0–30%-os skála legmagasabb szintjén elhelyezkedő súlyossági együtthatót érdemel.

338 Az ítélkezési gyakorlat szerint az e skála felső határánál lényegesen alacsonyabb súlyossági együttható nagyon kedvező az ilyen megállapodásban részt vevő vállalkozás számára (lásd ebben az értelemben: 2013. július 11-i Team Relocations és társai kontra Bizottság ítélet, C-444/11 P, nem tették közzé, EU:C:2013:464, 125. pont), és akár pusztán a jogsértés jellegére tekintettel is igazolható (lásd: 2018. szeptember 26-i Philips és Philips France kontra Bizottság ítélet, C-98/17 P, nem tették közzé, EU:C:2018:774, 103. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

339 Márpedig a megtámadott határozat (1199) preambulumbekkezdésében a Bizottság kifejezetten megállapította, hogy azok a „megállapodások és/vagy összehangolt magatartások, amelyekre a [...] [megtámadott] határozat vonatkozik, különböző árösszetevők rögzítését érint[ették]”.

- 340 A megtámadott határozat (1199), (1200) és (1208) preambulumbekzdésében a Bizottság ezért helyesen minősítette a vitatott magatartást horizontális ármegállapodásnak vagy gyakorlatnak, még akkor is, ha az „nem terjedt ki a szóban forgó szolgáltatások teljes árára”.
- 341 A Bizottság ezért jogosan állapította meg a megtámadott határozat (1208) preambulumbekzdésében, hogy a vitatott megállapodások és magatartások a legsúlyosabb versenykorlátozások közé tartoznak, és ezért „a legmagasabb szinten” megállapított súlyossági együtthatót érdemelnek.
- 342 A Bizottság által a megtámadott határozat (1212) preambulumbekzdésében megállapított 16%-os súlyossági együttható, amely érezhetően alacsonyabb, mint a 2006. évi iránymutatás 21. pontjában említett sáv felső határa, tehát igazolható kizárólag az egységes és folyamatos jogsértés jellegére tekintettel.
- 343 Meg kell azonban jegyezni, hogy amint az a megtámadott határozat (1209)–(1212) preambulumbekzdéséből kitűnik, a Bizottság nem kizárólag az egységes és folyamatos jogsértés jellegére támaszkodott a 16%-os súlyossági együttható megállapítása érdekében. A Bizottság ily módon e határozatban az eljárás alá vont fuvarozók világszinten, valamint az EGT-n belüli útvonalakon és az EGT–harmadik ország útvonalakon fennálló összesített piaci részesedéseire (az (1209) preambulumbekzdés), a vitatott kartell földrajzi terjedelmére (az (1210) preambulumbekzdés), valamint a vitatott megállapodások és magatartások végrehajtására (az (1211) preambulumbekzdés) hivatkozott.
- 344 A felperes azonban nem vitatja e tényezők megalapozottságát a súlyossági együttható meghatározása szempontjából.
- 345 E körülmények között a felperes nem állíthatja, hogy a 16%-os súlyossági együttható jogellenes volt.
- 346 A kiegészítő összeget illetően emlékeztetni kell arra, hogy a 2006. évi iránymutatás 25. pontja azt írja elő, hogy függetlenül attól, hogy a vállalkozás milyen hosszú időszakon keresztül vett részt a jogsértésben, a Bizottság az alapösszegbe beépít egy olyan összeget, mely az eladások értékének 15 és 25%-a között mozog, annak érdekében, hogy a vállalkozásokat elrettentsék attól, hogy egyáltalán árörögzítésről, piacfelosztásról és termeléskorlátozásról szóló horizontális megállapodásokat kössenek. E pont pontosítja, hogy annak eldöntésére, hogy adott esetben az eladások értékének mekkora hányada alkalmazandó, a Bizottság figyelembe fog venni bizonyos – főként ugyanezen iránymutatás 22. pontjában meghatározott – tényezőket. E tényezők azok, amelyeket a Bizottság a súlyossági együttható meghatározása során figyelembe vesz, és amelyek magukban foglalják a jogsértés jellegét, az érintett felek összesített piaci részesedését, a jogsértés földrajzi kiterjedését, valamint azt, hogy a jogsértés megvalósult-e.
- 347 Az uniós bíróság ebből azt a következtetést vonta le, hogy még ha a Bizottság nem is fejt ki konkrét indokolást az eladások értékének a kiegészítő összeg tekintetében használt aránya kapcsán, a jogsértés súlyának értékelésénél felhasznált tényezők elemzésére való pusztán utalás elegendő e tekintetben (2015. július 15-i SLM és Ori Martin kontra Bizottság ítélet, T-389/10 és T-419/10, EU:T:2015:513, 264. pont).

- 348 A megtámadott határozat (1219) preambulumbekzdésében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy „a kiegészítő összeg tekintetében alkalmazandó százalékarányt” az „ügy sajátos körülményeire” és a súlyossági együttható meghatározásához figyelembe vett szempontokra tekintettel „16%-ban kell megállapítani”.
- 349 Márpedig a felperes által a kiegészítő összeg vonatkozásában előadott érvek egybemosódnak a súlyossági együtthatóval kapcsolatban általa felhozott érvekkel, amelyeket a Törvényszék már elutasított. Ezen érveknek tehát nem lehet helyt adni.
- 350 Ami a súlyossági együttható és a kiegészítő összeg meghatározását illetően a megtámadott határozat és a kifogásközlés között nem kellően indokolt eltérésre alapított érvet illeti, az mind jogi, mind ténybeli szempontból megalapozatlan.
- 351 Jogi szempontból elegendő megjegyezni, hogy a Bizottság nem köteles megmagyarázni a végleges határozatban szereplő végleges megállapításai és a kifogásközlésben foglalt előzetes megállapításai közötti esetleges különbségeket (lásd: 2014. február 27-i InnoLux kontra Bizottság ítélet, T-91/11, EU:T:2014:92, 96. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 352 Meg kell ugyanis jegyezni, hogy a kifogásközlés 1567–1581. pontjában a Bizottság jelezte, hogy az érintett fuvarozókkal szemben bírságot kíván kiszabni, és meghatározta azokat a fő ténybeli és jogi elemeket, amelyeket ennek érdekében figyelembe kíván venni. Ezzel szemben, mivel az állandó ítélkezési gyakorlat szerint más elemek nem voltak szükségesek (lásd: 2010. május 19-i Wieland-Werke és társai kontra Bizottság ítélet, T-11/05, nem tették közzé, EU:T:2010:201, 129. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), a Bizottság nem jelölte meg, hogy az eladások értékének milyen arányában kívánja meghatározni a súlyossági együtthatót és a kiegészítő összeget.
- 353 Ebből következik, hogy a kifogásközlés és a megtámadott határozat nem mutat semmilyen eltérést a súlyossági együttható és a kiegészítő összeg meghatározásának százalékos arányát illetően.
- 354 A jelen részt, következésképpen pedig a hetedik jogalapot teljes egészében el kell utasítani.

8. A 2006. évi iránymutatás és a bizalomvédelem elvének megsértésén alapuló, nyolcadik jogalapról, amennyiben a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások EGT-n kívüli ügyfelek részére történő értékesítéséből származó forgalmat beleszámították az eladások értékébe

- 355 A felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság megsértette a 2006. évi iránymutatást, és megsértette a bizalomvédelem elvét azért, hogy az eladások értékébe beleszámította a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások EGT-n kívüli ügyfelek részére történő értékesítéséből származó bevételeket.
- 356 A felperes szerint csak az EGT területén teljesített eladások számíthatók bele az eladások értékébe. Az EGT-n kívüli eladásokat a 2006. évi iránymutatás 18. pontja alapján csak abban a kivételes esetben lehet figyelembe venni, ha „a vállalkozás szóban forgó, az EGT-n belül történt eladásai nem feltétlenül tükrözik megfelelő módon az egyes vállalkozások jogsértésben betöltött szerepének súlyát”. Márpedig e kivételes körülmények a jelen ügyben nem álltak fenn, és mindenesetre a Bizottság nem állítja, hogy fennálltak.
- 357 A felperes hozzáteszi, hogy a Bizottság megközelítése eltér az 139/2004 rendeletben foglalt általános szabálytól, amely szerint a forgalmat ahhoz a helyhez kell rendelni, ahol az ügyfél található. Ezen elvnek az áru fuvarozásra való alkalmazását illetően a felperes arra hivatkozik,

hogyan a hatásköréről szóló, egységes szerkezetbe foglalt közlemény pontosítja, hogy „[a]z áruk szállításával kapcsolatos esetek különböznek ettől, mivel az ügyfél, akinek vagy amelynek a számára a szolgáltatást teljesítik, nem utazik, de szállítási szolgáltatást nyújtanak az ügyfélnek saját tartózkodási helyén”, így tehát „az ügyfél tartózkodási helye a fontos kritérium a forgalom felosztásakor”.

- 358 A felperes továbbá a Bizottság COMP/39406 – „tengeri tömlők” ügyben hozott 2009. január 28-i határozatára hivatkozik, amelyből kitűnik, hogy a 2006. évi iránymutatás alapján a forgalom földrajzi megosztásának érdekében alkalmazott módszer megfelel a hatásköréről szóló, egységes szerkezetbe foglalt közleményben meghatározott megközelítésnek.
- 359 A felperes azt is hangsúlyozza, hogy a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos verseny harmadik országban valósul meg annak érdekében, hogy olyan ügyfeleket vonzzanak, akik ebben az országban találhatók, és ott vesznek igénybe szolgáltatásokat. Az egységes és folyamatos jogsértés által a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos versenyre gyakorolt esetleges hatásokat tehát harmadik országokban érzékelték.
- 360 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.
- 361 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2006. évi iránymutatás 13. pontja az érintett vállalkozás áruiból vagy szolgáltatásaiból származó forgalomnak az eladások értékébe való beszámítását ahhoz a feltételhez köti, hogy a szóban forgó eladásokat „a jogsértés által közvetlenül vagy közvetve érintett [helyesen: a jogsértéssel közvetlen vagy közvetett összefüggésben] [...] az EGT-n belül, az érintett földrajzi területen” érik el.
- 362 A 2006. évi iránymutatás 13. pontja így módon nem hivatkozik sem az EGT-n belül „megtárgyalt eladásokra”, sem pedig az ott „kiszámlázott eladásokra”, hanem kizárólag az EGT-n belül „elért eladásokra” utal. Ebből következik, hogy a felperes állításával ellentétben az említett pont nem zárja ki, hogy a Bizottság az EGT-n kívül letelepedett ügyfelek részére teljesített eladásokat figyelembe vegye, és nem írja elő az EGT-n belül megtárgyalt vagy kiszámlázott értékesítések figyelembevételét sem. Ellenkező esetben a jogsértésben részt vevő vállalkozásnak, annak érdekében, hogy ezeket az eladásokat ne vegyék figyelembe az esetleges bírság összegének kiszámításánál – amely így jelentősen alacsonyabb lenne – pusztán arról kellene gondoskodnia, hogy ügyfelei EGT-n kívül letelepedett leányvállalataival tárgyalja meg az értékesítéseket, illetve nekik számlázza ki azokat (lásd ebben az értelemben: 2017. március 9-i Samsung SDI és Samsung SDI [Malaysia] kontra Bizottság ítélet, C-615/15 P, nem tették közzé, EU:C:2017:190, 55. pont).
- 363 Ellentétben azzal, amit a felperes továbbá állít, a Bizottság a 2006. évi iránymutatás 13. pontjának alkalmazása céljából nem köteles azon kritériumokat sem kiválasztani, amelyeket relevánsnak ítéltettek meg az összefonódások ellenőrzése területén, különösen pedig azokat, amelyeket a fenti 357. pontban hivatkozott közleményben jelöltek meg. Ez utóbbinak ugyanis az a célja, hogy iránymutatást adjon az összefonódások ellenőrzésével összefüggésben felmerülő hatásköri kérdésekre vonatkozóan. Nem köti tehát a Bizottságot a kartellügyek esetében a bírságok összegének kiszámításához alkalmazandó módszert illetően, amely sajátos célokon alapul (2016. február 29-i Kühne + Nagel International és társai kontra Bizottság ítélet, T-254/12, nem tették közzé, EU:T:2016:113, 252. pont; lásd még ebben az értelemben: 2015. szeptember 9-i Samsung SDI és társai kontra Bizottság ítélet, T-84/13, nem tették közzé, EU:T:2015:611, 206. pont).

- 364 Ami az „EGT-n belül [...] [elért] eladás[ok]” fogalmának azon értelmezését illeti, amelyet a felperes többek között a Bizottság COMP/39406 – „tengeri tömlők” ügyben hozott határozatából kíván levezetni, elegendő arra emlékeztetni, hogy a Bizottság korábbi határozathozatali gyakorlata önmagában nem szolgálhat a versenyjogi bírságok megállapításának jogi háttereként, mivel utóbbit kizárólag az 1/2003 rendelet, valamint a 2006. évi iránymutatás határozza meg (lásd: 2011. szeptember 9-i Alliance One International kontra Bizottság ítélet, T-25/06, EU:T:2011:442, 242. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat), valamint hogy semmiféleképpen sem bizonyított, hogy ezen ügy tényállása, az olyan körülmények tekintetében, mint a piacok, a termékek, az országok, a vállalkozások és az érintett időszakok, összehasonlítható volt a jelen ügy tényállásával (lásd ebben az értelemben: 2012. június 29-i E.ON Ruhrgas és E.ON kontra Bizottság ítélet, T-360/09, EU:T:2012:332, 262. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 365 Az említett fogalmat a 2006. évi iránymutatás 13. pontjának céljára tekintettel kell értelmezni. Amint az a fenti 304. és 319–321. pontból kitűnik, e cél az, hogy a bírságok kiszámításának kiindulópontjaként olyan összeget vegyenek figyelembe, amely tükrözi többek között a jogsértés gazdasági jelentőségét az érintett piacon, mivel a jogsértés tárgyát képező termékekkel vagy szolgáltatásokkal elért forgalom olyan objektív tényezőnek minősül, amely pontosan mutatja e jogsértés rendes versenyre gyakorolt káros hatásának mértékét (lásd: 2016. június 28-i Portugal Telecom kontra Bizottság ítélet, T-208/13, EU:T:2016:368, 236. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 366 Ily módon annak meghatározása érdekében, hogy az eladásokra a 2006. évi iránymutatás 13. pontja értelmében véve „az EGT-n belül” került-e sor, a Bizottság feladata, hogy olyan kritériumot válasszon, amely tükrözi a valós piaci helyzetet, vagyis amely a leginkább alkalmas arra, hogy felvázolja a kartell által az EGT-n belüli versenyre gyakorolt hatásokat.
- 367 A megtámadott határozat (1186) és (1197) preambulumbekkezdésében a Bizottság jelezte, hogy az eladások értékének kiszámításakor az áru fuvarozási szolgáltatások EGT-n belüli útvonalakon, az Unió–harmadik ország útvonalakon, az Unió–Svájc útvonalakon és az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakon történő értékesítéséből származó forgalmat vette figyelembe. Amint e határozat (1194) preambulumbekkezdéséből kitűnik, az Unió–harmadik ország útvonalakhoz, valamint az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakhoz kapcsolódó eladások magukban foglalták mind az áru fuvarozási szolgáltatások kimenő útvonalakon történő értékesítését, mind pedig a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások értékesítését.
- 368 Ugyanebben a preambulumbekkezdésben annak igazolása érdekében, hogy az e szolgáltatások értékesítéséből származó forgalmat beszámították az eladások értékébe, a Bizottság utalt arra, hogy figyelembe kell venni azok „egyediségét”. Így többek között megjegyezte, hogy az egységes és folyamatos jogsértés e szolgáltatásokhoz kapcsolódik, valamint hogy a „versenyellenes megállapodások negatív hatást gyakorolhatnak a belső piacra ezek tekintetében”.
- 369 Márpedig, amint az a fenti 77–165. pontból kitűnik, és ellentétben azzal, amit a felperes állít, előre látható volt, hogy az egységes és folyamatos jogsértés, ideértve azt is, amennyiben a bejövő útvonalakra vonatkozik, jelentős és azonnali hatásokat gyakorol a belső piacon vagy az EGT-n belül, és így alkalmas volt arra, hogy sértse a rendes versenyt az EGT területén. A megtámadott határozat (1194) és (1241) preambulumbekkezdésében a Bizottság mindazonáltal elismerte, hogy az EGT–harmadik ország útvonalakon tanúsított vitatott magatartásból eredő „kár” egy része valószínűleg az EGT-n kívül következett be. Azt is hangsúlyozta, hogy e szolgáltatások egy részét az EGT-n kívül nyújtják. Következésképpen a Bizottság a 2006. évi iránymutatás 37. pontjára

támaszkodva az EGT–harmadik ország útvonalak tekintetében 50%-kal csökkentette az eljárás alá vont fuvarozókkal szemben kiszabott bírság alapösszegét, aminek megalapozottságát a felperes nem vitatja.

- 370 E körülmények között annak megállapítása, hogy a Bizottság nem szerepeltethette volna az eladások értékében az ezen útvonalakon elért forgalom 50%-át, azt jelentené, hogy megtiltanák számára, hogy a bírság összegének kiszámításakor figyelembe vegye azokat az eladásokat, amelyek az egységes és folyamatos jogsértés körébe tartoznak, és amelyek ártalmasak lehetnek az EGT-n belüli versenyre.
- 371 Ebből következik, hogy a Bizottság felhasználhatta az EGT–harmadik ország útvonalakon elért forgalom 50%-át – feltéve, hogy e forgalom az EGT-vel összefüggésben álló eladások eredménye volt – olyan objektív tényezőként, amely pontosan mutatja a felperes vitatott kartellben való részvétele rendes versenyre gyakorolt káros hatásának mértékét (lásd ebben az értelemben: 2014. február 27-i InnoLux kontra Bizottság ítélet, T-91/11, EU:T:2014:92, 47. pont).
- 372 Márpedig a jelen ügyben ilyen összefüggés áll fenn a bejövő útvonalakat illetően, mivel – amint az a megtámadott határozat (1194) és (1241) preambulumbekzdéséből kitűnik, és amint azt a Bizottság beadványaiban állítja – a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokat részben az EGT-n belül nyújtják. Amint ugyanis a fenti 111. pontban szerepel, az említett szolgáltatások célja éppen az áruk továbbítása harmadik országokból az EGT felé. Amint arra a Bizottság helyesen rámutat, a „fizikai” szolgáltatásuk egy része fogalmilag az EGT-ben történik, ahol ezen áruk szállításának egy része zajlik, és ahol a teherszállító repülőgép leszáll.
- 373 E körülmények között a Bizottság megalapozottan állapította meg, hogy a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások értékesítése a 2006. évi iránymutatás 13. pontja értelmében véve az EGT-n belül történt. Ennélfogva ezen iránymutatás 18. pontja, amelyet a megtámadott határozatban nem alkalmaztak, és amelyről a felperes elismeri, hogy az a jelen ügyben nem alkalmazható, irreleváns.
- 374 A jelen jogalapot tehát el kell utasítani, és meg kell állapítani, hogy a Bizottság helyesen és a bizalomvédelem elvének megsértése nélkül számította bele az eladások értékébe a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások értékesítését.

9. A 15%-os általános csökkentést illetően az arányosság elvének megsértésén alapuló, kilencedik jogalapról

- 375 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság megsértette az arányosság elvét, amikor az általános csökkentést túlzottan alacsonyan 15%-ban állapította meg.
- 376 Először is a felperes azt állítja, hogy a Bizottság nem vette kellőképpen figyelembe a japán szabályozási rendszert. Minden olyan ASA, amely az egyrészt Japán, másrészt Franciaország, Németország, Olaszország és Hollandia közötti útvonalakat szabályozza, tartalmaz olyan rendelkezést, amely megköveteli a kijelölt fuvarozóktól, hogy egymás között ármegállapodásokat kössenek. Ezenfelül a japán törvény szankció terhe mellett arra kötelezi a helyi és külföldi társaságokat, hogy kérjék a japán polgári repülési hivatal (JCAB) jóváhagyását a Japánból induló vagy oda érkező légi járatokra általuk alkalmazott áru fuvarozási szolgáltatási díjak vagy illetékek megállapítása érdekében. Az így jóváhagyott megállapodások főszabály szerint a japán versenyjog alapján mentességet élveznek. A felperes azt állítja, hogy ez a szabályozási rendszer erősen ösztönözte a többi fuvarozóval való egyeztetésre, és ezért a Bizottságnak a bírság összegét több mint 15%-kal kellett volna csökkentenie.

- 377 Másodszor a felperes két olyan határozatra hivatkozik, amelyekben a Bizottság az érintett vállalkozásokkal szemben kiszabott bírság összegét 30 vagy 40%-kal csökkentette azzal az indokkal, hogy az alkalmazandó szabályozási rendszer arra ösztönözte őket, hogy versenyellenes megállapodásokat fogadjanak el.
- 378 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.
- 379 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2006. évi iránymutatás 27. pontja úgy rendelkezik, hogy a bírság összegének meghatározásakor a Bizottság figyelembe vehet olyan körülményeket, amelyek az alapösszeg növeléséhez vagy csökkentéséhez vezetnek, valamennyi releváns körülményt figyelembe vevő átfogó jellegű értékelés alapján.
- 380 A 2006. évi iránymutatás 29. pontja úgy rendelkezik, hogy a bírság alapösszege csökkenthető, ha a Bizottság enyhítő körülményeket állapít meg. E pont példálózó, nem pedig kimerítő jelleggel utal a figyelembe vehető enyhítő körülmények öt típusára, köztük a szóban forgó versenyellenes magatartás hatóságok vagy jogszabályok általi engedélyezésére vagy ösztönzésére.
- 381 A megtámadott határozat (1263) preambulumbekkezdésében a Bizottság megállapította, hogy semmilyen szabályozási rendszer nem kötelezte az eljárás alá vont fuvarozókat arra, hogy díjaikat összehangolják. Mindazonáltal az említett határozat (1264) és (1265) preambulumbekkezdésében úgy ítélte meg, hogy bizonyos szabályozási rendszerek – köztük a japán – arra ösztönözhatték az eljárás alá vont fuvarozókat, hogy versenyellenes magatartást tanúsítsanak, következésképpen a 2006. évi iránymutatás 29. pontjának megfelelően általános 15%-os csökkentést biztosított nekik.
- 382 Márpedig beadványaiban a felperes csupán azt állítja, hogy az ASA-k és a Japánban alkalmazandó jogszabályi rendelkezések arra ösztönözhatték őt, hogy más fuvarozókkal egyeztessen. Ezzel szemben nem hivatkozik semmilyen olyan jogi vagy ténybeli elemre, amelyet a Bizottság a megtámadott határozatban nem vett figyelembe, és amely alátámaszthatná azt a kifogást, amely szerint az 15%-os általános csökkentés nem elegendő. Meg kell tehát állapítani, hogy a felperes nem bizonyította e csökkentés elégtelenségét, és ebből következően az arányosság elvének megsértését.
- 383 Ezenkívül, még ha feltételezzük is, hogy a felperes állítása szerint a Japán által kötött ASA-k a kijelölt fuvarozók áraitra vonatkozó egyeztetést „írnak elő”, a felperes a Bizottságnak a megtámadott határozat (1263) preambulumbekkezdésében szereplő elemzését kívánja megkérdőjelezni, amely szerint az említett ASA-k pusztán ösztönözték vagy elősegítették a versenyellenes magatartások tanúsítását, érvelését szintén el kell utasítani. Először is meg kell jegyezni, hogy az ASA-k vagy ösztönözték a vitatott magatartást az EGT–Japán útvonalakon, amely esetben a bírság összegének csökkentése igazolható a 2006. évi iránymutatás 29. pontja alapján, vagy előírták azt, amely esetben az említett magatartás miatt semmilyen versenyjogi jogsértést nem lehetett volna megállapítani, és szankciót sem lehetett volna kiszabni (lásd ebben az értelemben: 1997. november 11-i Bizottság és Franciaország kontra Ladbroke Racing ítélet, C-359/95 P és C-379/95 P, EU:C:1997:531, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 384 Márpedig, amennyiben a felperes lényegében azt állítja a jelen részben, hogy a Japán által kötött ASA-k összehangolást követeltek meg, érvelését mint hatástalant el kell utasítani, mivel – feltételezve, hogy megalapozott – annak alapján a jogsértés megállapítása lenne téves, nem pedig a 2006. évi iránymutatás 29. pontjának alkalmazása, amiről a jelen rész keretében szó van.

- 385 A Törvényszék által a tárgyaláson feltett kérdésekre válaszolva a felperes egyébként adós maradt annak tisztázásával, hogy kényszerre vagy pusztán ösztönzésre hivatkozik-e. Ily módon kiemelte, hogy a releváns szabályozás „összehangolást ír elő”, hogy „ösztönzésekre került sor”, és végül, hogy létezik „olyan rendszer, amely arra irányul, hogy az embereket valamely rendelkezés tiszteletben tartására ösztönözze”.
- 386 Másodszor és mindenestre meg kell állapítani, hogy a felperes érvelése a szóban forgó ASA-k téves elemzésén alapul. Ezen ASA-k releváns kikötése azt írja elő, hogy „lehetőség szerint” megállapodást kell kötni az IATA szintjén, ami nem bizonyítja kötelezettség fennállását. Ugyanezen kikötés előírja, hogy amennyiben megállapodás nem lehetséges, az „egyes útvonalakra” alkalmazandó díjakat „az érintett kijelölt fuvarozók” közös megegyezésével kell rögzíteni. Ezzel szemben az említett kikötés nem értelmezhető úgy, hogy megköveteli a különböző útvonalakra alkalmazandó díjakra vonatkozó többoldalú tárgyalásokat.
- 387 Ami a korábbi bizottsági határozatokra való hivatkozásokat illeti, elegendő arra emlékeztetni, hogy önmagában az a tény, hogy a Bizottság adott magatartásra a korábbi határozathozatali gyakorlatában bizonyos csökkentést nyújtott, nem jelenti azt, hogy valamely későbbi közigazgatási eljárás keretében ugyanilyen arányú csökkentést kell nyújtania hasonló magatartás értékelése során (lásd: 2009. május 6-i KME Germany és társai kontra Bizottság ítélet, T-127/04, EU:T:2009:142, 140. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Következésképpen a felperes nem hivatkozhat a bírságok összegének e másik ügyekben nyújtott csökkentésére.
- 388 Amennyiben a felperes azt kéri, hogy a Törvényszék határozzon az általános 15%-os csökkentés megfelelő jellegéről, elegendő rámutatni arra, hogy ez utóbbi a korlátlan felülvizsgálati jogkör gyakorlásának körébe tartozik, tehát arra ennek keretében kerül sor (lásd a lenti 448. pontot).
- 389 A fentiekből következik, hogy a kilencedik jogalap nem megalapozott, következésképpen azt el kell utasítani.

10. A hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének, az arányosság elvének, valamint lényegében az azzal kapcsolatos indokolási kötelezettségnek a megsértésére alapított, tizedik jogalapról, hogy a Bizottság megtagadta a bírság összegének csökkentését a felperes egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvétele címén

- 390 A felperes azt állítja, hogy a Bizottság tévesen nem csökkentette 10%-kal a vele szemben kiszabott bírság alapösszegét, amit az Air Canada, a Latam, az SAS és a Qantas számára biztosított, mivel e fuvarozók korlátozott mértékben vettek részt az egységes és folyamatos jogsértésben. Úgy véli, hogy ugyanabban a helyzetben van, mint e fuvarozók, és hátrányos megkülönböztetésnek minősül, hogy a Bizottság megtagadta vele szemben a csökkentést.
- 391 A felperes így módon előadja, hogy a megtámadott határozatban ismertetett jogsértés perifériáján működött, és korlátozott számú kapcsolatot tartott fenn korlátozott számú útvonalon, passzív módon. Az SAS és a Qantas szerepe a vitatott kartellben nagyon hasonló volt az övéhez.
- 392 Ezenkívül a felperes azt állítja, hogy a jutalékfizetés megtagadásában való részvétele bizonyosan nem volt szorosabb, mint az SAS-é vagy a Qantasé, amint azt szerinte a Qantasnak a pótdíjak utáni jutalékfizetéssel kapcsolatos e-mail-sorozata tanúsítja.

- 393 A felperes szerint a Bizottság által a közte és e két fuvarozó között tett megkülönböztetés objektíve nem igazolt, és mindenesetre nincs kellően megindokolva. Ezenkívül nem vizsgálja meg konkrétan a helyzetét a 2006. évi iránymutatás 29. pontja alapján.
- 394 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.
- 395 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a 2006. évi iránymutatás 29. pontjában az enyhítő körülmények azon típusai között, amelyeket a bírság alapösszegének csökkentése érdekében figyelembe lehet venni, szerepel az, hogy az érintett vállalkozás jogsértésben való részvétele kifejezetten csekély.
- 396 Mindenekelőtt a felperesnek a 2006. évi iránymutatás 29. pontjában említett, kifejezetten csekély mértékű részvételre vonatkozó kritérium vele szembeni alkalmazásának hiányára vonatkozó kifogását illetően emlékeztetni kell arra, hogy a kifejezetten csekély részvétel kritériuma szigorúbb, mint az elmarasztalt vállalkozás követő vagy kizárólag passzív szerepével kapcsolatos kritérium: a fenti 302. pontban hivatkozott 1998. évi iránymutatás 2006. évi iránymutatással való felváltása alkalmával hozott azon bizottsági döntést tükrözi, hogy a továbbiakban nem „öszönözi” a versenyszabályok megsértésében résztvevők passzív magatartását (2018. július 12-i Sumitomo Electric Industries és J-Power Systems kontra Bizottság ítélet, T-450/14, nem tették közzé, EU:T:2018:455, 114. pont).
- 397 A kifejezetten csekély mértékű részvételre vonatkozó kritérium alkalmazásához több feltétel teljesülése szükséges, amelyek közül egyesek esetében ugyanazok az értékelési tényezők, mint a kizárólagosan passzív szerep kritériuma esetében: többek között a találkozókön való részvétel kartell többi tagjához viszonyított gyakorisága vagy a kartell többi résztvevőjének felfogása a szóban forgó vállalkozás által abban játszott szerepről (lásd ebben az értelemben: 2014. december 12-i Eni kontra Bizottság ítélet, T-558/08, EU:T:2014:1080, 190. és 191. pont; 2018. július 12-i Sumitomo Electric Industries és J-Power Systems kontra Bizottság ítélet, T-450/14, nem tették közzé, EU:T:2018:455, 117–119. pont).
- 398 Márpedig a megtámadott határozat (1257) preambulumbekkezdésében a Bizottság megállapította, hogy a felperes nem játszott passzív vagy csekély szerepet az egységes és folyamatos jogsértésben, továbbá a jogsértésben való részvétele sem volt kifejezetten csekély mértékű. E határozatban a Bizottság e tekintetben egyrészt a felperes és a többi fuvarozó között a jogsértés teljes időszaka alatt fenntartott kapcsolatok gyakoriságára és jellegére (az (1253) preambulumbekkezdés), másrészt pedig arra hivatkozott, hogy a felperes semmilyen olyan bizonyítékot nem terjesztett elő, amely hozzájárult volna annak bizonyításához, hogy nem állt fenn versenyellenes szándéka (az (1254) preambulumbekkezdés). Következésképpen kizárta, hogy a felperes tekintetében e címen csökkentse a bírság alapösszegét.
- 399 Ennélfogva nem bizonyított, hogy a Bizottság hibát követett el, amikor megtagadta, hogy a felperessel szemben enyhítő körülményként figyelembe vegye az egységes és folyamatos jogsértésben való kifejezetten csekély mértékű részvételét.
- 400 Még ha feltételezzük is, hogy a felperes az enyhítő körülményeknek a 2006. évi iránymutatás 29. pontjában említett egyéb példákra is hivatkozik, azokra kifejezetten nem utal, és *a fortiori* nem hoz fel semmilyen olyan körülményt, amely indokolná, hogy e címen csökkentsék a vele szemben kiszabott bírságot. Ezen állítások alátámasztására szolgáló konkrét bizonyítékok hiányában a Törvényszéknek ezeket az állításokat el kell utasítania.

- 401 Ezt követően, ami a felperessel szemben alkalmazott, a bírság alapösszegének 10%-os csökkentésében részesülő fuvarozókhoz viszonyított állítólagos hátrányosan megkülönböztető bánásmódot illeti, emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat (1258) és (1259) preambulumbekkezdésében a Bizottság megállapította, hogy a Latam, az Air Canada és az SAS korlátozott módon vett részt az egységes és folyamatos jogsértésben, mivel a vitatott kartell perifériáján működtek, korlátozott számú kapcsolatot tartottak fenn más fuvarozókkal, és nem vettek részt a jogsértés valamennyi elemében. Következésképpen a bírság alapösszegét esetükben 10%-kal csökkentette. A 2010. november 9-i határozatban ugyanezen a jogcímen és ugyanezen okokból a Qantasnak is nyújtott ilyen csökkentést. Ezzel szemben a Bizottság nem tekintette úgy, hogy meg kell állapítani, hogy a felperes korlátozott mértékben vett részt az egységes és folyamatos jogsértésben, következésképpen pedig e címen nem csökkentette a bírságának alapösszegét.
- 402 A Törvényszék a fenti 399. pontban úgy ítélte meg, hogy nem nyert bizonyítást, hogy a felperes passzív szerepet játszott az egységes és folyamatos jogsértésben, vagy hogy abban kifejezetten csekély mértékben vett részt. E körülmények között, még ha feltételezzük is, hogy a felperes bizonyítja, hogy a bírság alapösszegének 10%-os csökkentésében részesülő fuvarozókkal összehasonlítható helyzetben volt, ez lényegében azt jelentené, hogy a felperes az ezen egyéb fuvarozókkal szemben kiszabott bírság összegének meghatározása során elkövetett jogsértésekre hivatkozik, amit nem tehet meg (lásd a fenti 289. pontot).
- 403 Mindenesetre a jelen jogalap keretében meg kell állapítani, hogy a felperes helyzete nem volt összehasonlítható a fenti 401. pontban hivatkozott többi fuvarozó helyzetével a jogsértésben való korlátozott részvétellel kapcsolatos enyhítő körülmény alkalmazása szempontjából.
- 404 Meg kell ugyanis állapítani, hogy e fuvarozóktól eltérően a felperes közvetlenül részt vett az egységes és folyamatos jogsértés három összetevőjében (a megtámadott határozat (881)–(883) preambulumbekkezdése), amit nem vitat. Márpedig a vitatott kartell súlyához való hozzájárulása szempontjából az a tény, hogy valamely vállalkozás felelősségét az egységes és folyamatos jogsértés bizonyos elemei tekintetében a vitatott magatartásban való közvetlen részvételére tekintettel állapítják meg, olyan releváns körülménynek minősül, amely alkalmas arra, hogy a helyzetét megkülönböztessék azon vállalkozások helyzetétől, amelyek felelősségét kizárólag az e magatartásról való vélelmezett vagy bizonyított tudomásuk miatt állapították meg.
- 405 Ezenkívül – ellentétben azzal, amit a felperes konkrétan az SAS és a Qantas kapcsán állít – az ügy iratai azt tanúsítják, hogy az előbbi a jutalékfizetés megtagadásában olyan szinten vett részt, amely nem hasonlítható össze az utóbbiak részvételének szintjével. Amint ugyanis a megtámadott határozatból kitűnik, a felperes több, az egységes és folyamatos jogsértés ezen elemével kapcsolatos többoldalú megbeszélésen vett részt az ACCS keretében Svájcban (a (692) és (693) preambulumbekkezdés), az Italian Board of Airline Representative (a légitársaságok képviselőinek olasz irodája, a továbbiakban: IBAR) keretében Olaszországban (a (694) preambulumbekkezdés), a Lufthansa olaszországi helyiségeiben (a (695) preambulumbekkezdés) és Milánóban (a (696) preambulumbekkezdés). Ez a helyzet először is ellentétben áll a Qantas helyzetével, amely tekintetében csak a British Airwaysszel folytatott kétoldalú információcsere támasztaná alá adott esetben a jogsértés ezen elemében való részvételének megállapítását (a (685) preambulumbekkezdés). Ez a helyzet továbbá ellentétes az SAS helyzetével is. E tekintetben, ellentétben azzal, amit a felperes sugall, közömbös az a tény, hogy az SAS az ACCS tagja, mivel nem állítják, hogy részt vett az e határozat (692) és (693) preambulumbekkezdésében hivatkozott szóban forgó információcserében. A felperes az említett határozat (503), illetve (686) preambulumbekkezdésében hivatkozott két többoldalú kapcsolatfelvételt is hivatkozik, amelyekben mind az SAS, mind a felperes részt vett. A felperes

azonban egyrészt téved, amikor azt állítja, hogy a Bizottság az előbbire támaszkodott a jutalékfizetés megtagadásában való részvételének megállapítása érdekében, mivel ezt a bizonyítékot csak az FSC-re vonatkozó rész kapcsán használták fel. Másrészt, még ha igaz is, hogy az SAS részt vett az ugyanezen határozat (686) preambulumbekkezdésében hivatkozott információcserében, e kapcsolatfelvételt a felperes részvételével zajló, fent felidézett egyéb kapcsolatokra tekintettel kell vizsgálni. E kapcsolatok ugyanis továbbra is számosabbak és változatosabbak, mint az SAS részvételével folytatott kapcsolatok, ideértve azt az esetet is, ha figyelembe vesszük a felperes által hivatkozott, az aktában szereplő, de a szóban forgó határozatban nem említett kapcsolatfelvételeket, amelyek keretében az SAS több versenytárs fuvarozóval együtt foglalkozott egy szállítmányozónak a pótdíjak utáni jutalék igénylésével kapcsolatos kérésével.

- 406 Mindemellett a Bizottság a más fuvarozókkal folytatott korlátozott kapcsolatok fényében is úgy ítélte meg, hogy az SAS korlátozottabb módon vett részt a jogsértésben, amint az kitűnik a fenti 401. pontból. Márpedig a felperes nem terjeszt elő olyan elemeket, amelyek kétségbe vonnák azt a megállapítást, hogy jelentősebb számú fuvarozóval fenntartott, jelentősebb számú kapcsolatban vett részt.
- 407 Ebből következik, hogy mivel a felperes helyzete eltér azon fuvarozók helyzetétől, amelyek az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvételük miatt csökkentésben részesültek, megalapozatlanul hivatkozik a hátrányosan megkülönböztető bánásmódra. Következésképpen el kell utasítani azt is, hogy a felperes az alkalmazott különbségtétel objektíven igazolható jellegével kapcsolatos indokolás elégtelenségére hivatkozik, mivel az azon a téves előfeltevésen alapul, hogy a helyzete összehasonlítható a többi szóban forgó fuvarozó helyzetével.
- 408 Végül az arányosság elvének megsértésére alapított kifogásával a felperes lényegében a bírság összegének az állítólagosan korlátozott részvételére tekintettel fennálló aránytalanságára kíván hivatkozni.
- 409 Márpedig a jelen ügyben először is, amint az a megtámadott határozatból mindenekelőtt kitűnik, a felperes közvetlenül részt vett az egységes és folyamatos jogsértés három összetevőjében (lásd a fenti 404. és 405. pontot). E megállapítást nem cáfolja azon állítása, amely szerint az említett jogsértésnek a jutalékfizetés megtagadásához kapcsolódó összetevőjében való részvétele kizárólag arra irányult, hogy reagáljon a szállítmányozók összehangolt erőfeszítéseire, és nem volt célja a díjak összehangolása. Meg kell ugyanis állapítani, hogy ez az állítás két téves előfeltevésen alapul, amelyek közül az egyik jogi, a másik ténybeli jellegű.
- 410 A megtámadott határozat (675)–(702) preambulumbekkezdéséből – ideértve a kifejezetten a felperessel szemben hivatkozott preambulumbekkezdéseket is – ugyanis kétségtelenül kitűnik, hogy a jutalékfizetés kérdése eltérő jogértelmezések tárgyát képezte a fuvarozók és a szállítmányozók között. Az eljárás alá vont fuvarozók azonban nem pusztán közös álláspontot határoztak meg e tárgyban annak érdekében, hogy összehangoltan megvédjék azt a hatáskörrel rendelkező bíróságok előtt, vagy közösen képviseljék azt a hatóságok és egyéb szakmai szervezetek előtt. Ellenkezőleg, az eljárás alá vont fuvarozók egyeztettek és többoldalú szinten megállapodtak abban, hogy megtagadják a szállítmányozókkal a jutalékfizetésre vonatkozóan folytatandó tárgyalásokat, valamint azt, hogy árendedményeket nyújtsanak számukra a pótdíjak után. Ily módon a megtámadott határozat (695) preambulumbekkezdésében a Bizottság egy 2005. május 19-i e-mailre hivatkozott, amelyben a Swiss olaszországi regionális vezetője jelzi, hogy „[a 2005. május 12-én tartott találkozót] összes [részvevője] megerősítette azon szándékát, hogy ne fogadja el az FSC/SSC-re vonatkozó díjazást”. A megtámadott határozat (696) preambulumbekkezdése

említést tesz egy 2005. július 14-i belső e-mailről, amelyben a CPA jelzi, hogy „[az előző napon tartott találkozó] összes [résztvevője, köztük a felperes] megerősítette azon határozott szándékát, hogy nem fogadják el a [jutalékfizetéssel] kapcsolatos tárgyalásokat”. Ugyanígy ugyanezen határozat (700) preambulumbekkezdésében a Bizottság egy belső levélre hivatkozott, amelyben a Cargolux egyik munkavállalója tájékoztatta központi ügyvezetését „a [barcelonai] repülőtéren működő valamennyi [fuvarozóval]” tartott megbeszélésről, és jelezte, hogy „általános véleményünk szerint nem kell jutalékot fizetnünk a pótdíjak után”.

- 411 A megtámadott határozatból az is kitűnik, hogy több fuvarozó – kétoldalú szinten – információcserét folytatott egymással annak érdekében, hogy kölcsönösen meggyőződjenek egymás folyamatos részvételéről a jutalékfizetés megtagadásában, amelyben előzetesen megállapodtak. Szemléltetésképpen, e határozat (688) preambulumbekkezdése egy 2006. február 9-i telefonbeszélgetést ismertet, amelynek során a Lufthansa azt kérdezte az AF-től, hogy a jutalékfizetés megtagadására vonatkozó álláspontja változatlan marad-e.
- 412 Jogi szempontból, amennyiben a felperes azt állítja, hogy a jutalékfizetés megtagadása jogszerű válasznak minősült a szállítmányozók állítólagos jogellenes magatartására, emlékeztetni kell arra, hogy a versenyszabályok megsértésének igazolása érdekében valamely vállalkozás nem hivatkozhat más vállalkozások magatartására, még ha az jogellenes vagy tisztességtelen is (lásd ebben az értelemben: 2004. július 8-i Dalmine kontra Bizottság ítélet, T-50/00, EU:T:2004:220, 333. pont; 2018. július 12-i LS Cable & System kontra Bizottság ítélet, T-439/14, nem tették közzé, EU:T:2018:451, 53. pont).
- 413 A hatóságok, és nem a vállalkozások vagy magánvállalkozások társulásainak feladata ugyanis a jogi szabályok betartásának biztosítása (2013. február 7-i Slovenská sporiteľňa ítélet, C-68/12, EU:C:2013:71, 20. pont). A vállalkozások saját maguk nem szolgáltathatnak igazságot oly módon, hogy az európai uniós versenyjog esetleges megsértésének szankcionálása érdekében e hatóságok helyébe lépnek, és a saját kezdeményezésükre hozott intézkedésekkel korlátozzák a versenyt a belső piacon. Ez még inkább igaz, ha vannak olyan jogi csatornák, amelyeken keresztül érvényesíthetik jogukat e hatóságok előtt (lásd ebben az értelemben: 1991. december 12-i Hilti kontra Bizottság ítélet, T-30/89, EU:T:1991:70, 117. és 118. pont).
- 414 Márpedig a jelen ügyben a felperes nem bizonyítja, és még csak nem is állítja, hogy ilyen jogi utak ne álltak volna rendelkezésre.
- 415 Másodszor, amint arra megalapozottan mutat rá a Bizottság, sem a megtámadott határozatban megállapított azon versenyellenes kapcsolatok száma, amelyekben a felperes részt vett – közel 75 –, sem az említett kapcsolatfelvételben részt vevő más fuvarozók száma (azaz összesen kilenc, eljárás alá vont fuvarozó) nem minősíthető korlátozottnak számukat és intenzitásukat tekintve.
- 416 Harmadszor, a felperes állításával ellentétben a vitatott kartellben való részvétele lényegében nem abból állt, hogy passzívan fogadta a többi fuvarozó által közölt bejelentéseket. Elegendő ugyanis megállapítani, hogy a megtámadott határozat számos olyan kétoldalú és többoldalú találkozóra és megbeszélésre hivatkozik, amelyek meghaladják a díjazásra vonatkozó bejelentések e-maileken keresztül történő pusztá fogadását (lásd a (762)–(764) preambulumbekkezdést).
- 417 Ebből következik, hogy a jelen jogalapot el kell utasítani.

- 418 A fenti megfontolások összességére tekintettel az első jogalap második részének helyt kell adni. Következésképpen meg kell semmisíteni a megtámadott határozat 1. cikke (1) bekezdésének h) pontját és (4) bekezdésének h) pontját.
- 419 Ezzel szemben nem állapítható meg, hogy e jogellenesség a megtámadott határozat egészének megsemmisítését vonná maga után. Noha ugyanis a Bizottság megsértette az elévülési szabályokat, amikor a felperessel szemben szankciót alkalmazott az egységes és folyamatos jogsértésért az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalakat illetően, meg kell állapítani, hogy a felperes a jelen kereset keretében nem bizonyította, hogy a Bizottság hibát követett el annak megállapításával, hogy a felperes részt vett az említett jogsértésben.
- 420 A megsemmisítésre irányuló kérelmeket az ezt meghaladó részükben el kell utasítani.

B. A felperessel szemben kiszabott bírság összegének módosítására irányuló kérelmekről

- 421 A vele szemben kiszabott bírság összegének csökkentése iránti kérelmei alátámasztására a felperes egyetlen jogalapra hivatkozik. E jogalap a bírság összegének nem megfelelő jellegén alapul, és tizenegy évről szól.
- 422 A felperes által a jelen kérelmek alátámasztására felhozott első négy érv lényegében az eladások értékének kiszámítására vonatkozik:
- első érvével a felperes arra hivatkozik, hogy az elévülés megakadályozza, hogy vele szemben szankciót alkalmazzanak az EGT-n belüli útvonalakhoz és az Unió–Svájc útvonalakhoz kapcsolódó magatartások miatt;
 - második érvével a felperes azt állítja, hogy abban az esetben, ha a Törvényszék helyt adna az ötödik vagy nyolcadik jogalapnak, és megsemmisítené a megtámadott határozatot annyiban, amennyiben az a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozik, a bírság összegének kiszámítása céljából ki kellene zárni a felperes által e szolgáltatások címén elért bevételeket, vagy ebből következően csökkenteni kellene a bírság összegét a Törvényszék által megfelelőnek ítélt módon;
 - harmadik érvével a felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság megsértette a 2006. évi iránymutatást, valamint a bizalomvédelem elvét azáltal, hogy az eladások értékébe beleszámította a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokból származó bevételeket;
 - negyedik érvével a felperes előadja, hogy mivel a Bizottság kizárta a díjakat az egységes és folyamatos jogsértés köréből, ki kell zárni az eladások értékéből a felperes által ezek révén elért bevételeket, vagy csökkenteni kell a bírság összegét úgy, hogy azt a Törvényszék az általa megfelelőnek ítélt szintre mérséklje.
- 423 A felperes által a jelen kérelmek alátámasztására felhozott ötödik és hatodik érv lényegében a súlyossági együtthatóra és a kiegészítő összegre vonatkozik:
- ötödik érvével a Törvényszék pervezető intézkedéseire válaszolva a felperes azt állítja, hogy az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalak kizárása az egységes és folyamatos jogsértés földrajzi köréből a súlyossági együttható csökkentését indokolja;

- hatodik érvével a felperes úgy érvel, hogy mivel az egységes és folyamatos jogsértés nem gyakorolt érzékelhető hatást a versenyre, esetében a bírság összegét jelentősen csökkenteni kell.
- 424 A hetedik–tizenegyedik érv, amelyre a felperes a jelen kérelmek alátámasztása érdekében hivatkozik, lényegében az alapösszeg kiigazításaira vonatkozik:
- hetedik érvével a felperes előadja, hogy a Bizottság nem vette kellőképpen figyelembe a japán szabályozási rendszert a bírság összegének meghatározásakor, valamint hogy az általános 15%-os csökkentést ennek megfelelően jelentősen növelni kell, és azt a Törvényszék által megfelelőnek ítélt magasabb szinten kell megállapítani;
 - nyolcadik érvével a felperes előadja, hogy abban az esetben, ha a Törvényszék megsemmisítené a megtámadott határozatot annyiban, amennyiben az a jutalékfizetés megtagadására vonatkozik, amely csak a szállítmányozók egyeztetésére adott válasz, a bírság összegét ennek megfelelően csökkenteni kell, és a Törvényszék által megfelelőnek ítélt szintre kell csökkenteni;
 - kilencedik érvével a felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság megsértette a védelemhez való jogát, valamint a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét és az arányosság elvét azzal, hogy hátrányára különböző bizonyítási szinteket alkalmazott különböző fuvarozók esetében;
 - tizedik érvével a felperes arra hivatkozik, hogy a Bizottság megsértette a hátrányos megkülönböztetés tilalmának elvét és az arányosság elvét azzal, hogy a bírság összegének megállapítása során eltérő bánásmódban részesítette őt az Air Canadához, a Latamhoz, az SAS-hez és a Qantashoz képest, holott az egységes és folyamatos jogsértésben való részvétele objektíve hasonló volt különösen az SAS és a Qantas jogsértésben való részvételéhez;
 - tizenegyedik érvével a felperes előadja, hogy mivel a Bizottság korábbi gyakorlatában elismerte, hogy a díjszabásnak csak egy részére vonatkozó jogsértések kisebb súlyúak, az egységes és folyamatos jogsértés, amely csak a pótdíjakra, és nem pedig az áru fuvarozási szolgáltatások teljes árára vonatkozott, a bírság összegének enyhítő körülmények címén való jelentős csökkentését indokolja.
- 425 A Bizottság a felperes kérelmeinek elutasítását, és azt kéri, hogy a Törvényszék vonja vissza tőle az 50%-os és a 15%-os általános csökkentés kedvezményét abban az esetben, ha a Törvényszék úgy ítélné meg, hogy a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalmat nem lehetett volna beszámítani az eladások értékébe.
- 426 Az uniós versenyjogban a jogszerűség vizsgálatát kiegészíti a korlátlan felülvizsgálati jogkör, amelyet az EUMSZ 261. cikknek megfelelően az 1/2003 rendelet 31. cikke ruházott az uniós bíróságra. E jogkör feljogosítja az uniós bíróságot arra, hogy a szankció jogszerűségének egyszerű vizsgálatán túl a Bizottság értékelését a sajátjával helyettesítse, és következésképpen a kiszabott bírság vagy kényszerítő bírság összegét törölje, csökkentse vagy növelje (lásd: 2011. december 8-i Chalkor kontra Bizottság ítélet, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 63. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 427 Az 1/2003 rendelet 23. cikkének (3) bekezdése alapján e feladat minden egyes megbírságolt vállalkozás esetén a szóban forgó jogsértés súlyának és időtartamának figyelembevételét feltételezi, többek között az indokolásra, az arányosságra, a szankciók egyéniesítésére, valamint az egyenlő bánásmódra vonatkozó elvek tiszteletben tartása mellett, anélkül hogy az uniós bíróság kötve volna a Bizottság által az iránymutatásokban meghatározott, tájékoztató jellegű

szabályokhoz (lásd ebben az értelemben: 2016. január 21-i Galp Energía España és társai kontra Bizottság ítélet, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 90. pont). Hangsúlyozni kell azonban, hogy az EUMSZ 261. cikkben és az 1/2003 rendelet 31. cikkében előírt korlátlan felülvizsgálati jogkör gyakorlása nem egyezik meg a hivatalból való felülvizsgálattal, valamint hogy az uniós bíróságok előtti eljárás kontradiktórius. Az imperatív jogalapok kivételével, amelyeket a bíróságnak hivatalból kell megvizsgálnia, a felperesnek kell ennél fogva felhoznia a vitatott határozattal szembeni jogalapokat, és neki kell bizonyítékokat előterjesztenie e jogalapok alátámasztása érdekében (2011. december 8-i Chalkor kontra Bizottság ítélet, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 64. pont).

- 428 Így a felperes feladata, hogy megjelölje a megtámadott határozat vitatott elemeit, e tekintetben kifogásokat fogalmazzon meg, és olyan bizonyítékokat terjesszen elő, amelyek a kifogásai megalapozottságának bizonyítására alkalmas komoly valószínűsítő körülményeknek minősülhetnek (2011. december 8-i Chalkor kontra Bizottság ítélet, C-386/10 P, EU:C:2011:815, 65. pont).
- 429 A Charta 47. cikke értelmében vett korlátlan felülvizsgálat követelményeinek a bíróság tekintetében történő teljesítéséhez az uniós bíróság az EUMSZ 261. és EUMSZ 263. cikkben foglalt hatásköreinek gyakorlása során köteles megvizsgálni minden, annak bizonyítására irányuló jogi, illetve ténybeli kifogást, hogy a bíróság összege nem felel meg a jogsértés súlyának és időtartamának (lásd: 2014. december 18-i Bizottság kontra Parker Hannifin Manufacturing és Parker-Hannifin ítélet, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, 75. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2017. január 26-i Villeroy & Boch Austria kontra Bizottság ítélet, C-626/13 P, EU:C:2017:54, 82. pont).
- 430 Végül, a bíróság összegének meghatározása céljából az uniós bíróság feladata, hogy saját maga értékelje az ügy körülményeit és a szóban forgó jogsértés jellegét (2016. január 21-i Galp Energía España és társai kontra Bizottság ítélet, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 89. pont), valamint hogy figyelembe vegyen minden ténybeli körülményt (lásd ebben az értelemben: 2009. szeptember 3-i Prym és Prym Consumer kontra Bizottság ítélet, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 86. pont), adott esetben olyan kiegészítő információkat is beleértve, amelyeket a Bizottság bíróságot kiszabó határozata nem említett (lásd ebben az értelemben: 2000. november 16-i Stora Kopparbergs Bergslags kontra Bizottság ítélet, C-286/98 P, EU:C:2000:630, 57. pont; 2011. július 12-i Fuji Electric kontra Bizottság ítélet, T-132/07, EU:T:2011:344, 209. pont).
- 431 A jelen ügyben a Törvényszék feladata, hogy korlátlan felülvizsgálati jogkörében eljárva a felek által a jelen kérelmek alátámasztása érdekében előadott érvelésre tekintettel meghatározza az általa legmegfelelőbbnek ítélt bíróság összegét, tekintettel többek között a megsemmisítés iránti kérelmek alátámasztása érdekében hivatkozott jogalapok és a hivatalból felhozott jogalap vizsgálata keretében tett megállapításokra és a releváns ténybeli körülmények összességére.
- 432 A Törvényszék úgy véli, hogy a felperessel szemben kiszabandó bíróság összegének meghatározása érdekében nem célszerű eltérni a Bizottság által a megtámadott határozatban követett számítási módszertől, amelyről előzetesen nem állapította meg, hogy jogellenes, amint az a fenti hetedik–tizedik jogalap vizsgálatából kitűnik. Ugyanis, jöllehet a bíróság feladata, hogy korlátlan felülvizsgálati jogköre keretében a bíróság összegének megállapítása érdekében maga értékelje az ügy körülményeit és a szóban forgó jogsértés típusát, a korlátlan felülvizsgálati jogkör gyakorlása a kiszabott bíróságok összegének megállapítása során nem járhat az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe, illetve az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző megállapodásban vagy összehangolt magatartásban részt vevő vállalkozások közötti

hátrányos megkülönböztetéssel. Továbbá a bírságkiszabási iránymutatásból eredő iránymutatások főszabály szerint e jogköre gyakorlása során alkalmasak arra, hogy eligazítsák az uniós bíróságot, mivel a Bizottság e bírságkiszabási iránymutatást használta az azon határozatban szankcionált többi vállalkozással szemben kiszabott bírságok összegének kiszámítására, amely határozatot e bíróságnak felül kell vizsgálnia (lásd ebben az értelemben: 2012. december 6-i Bizottság kontra Verhuizingen Coppens ítélet, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 80. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 433 E körülmények között mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy a felperes 2005. évi eladásainak összértéke 259 640 939 euró volt. Ez az érték nem tartalmaz az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon elért bevételt, amelyekről a Törvényszék a fenti 166–190. pontban megállapította, hogy nem tartoznak az egységes és folyamatos jogsértés körébe. A felperes által a Törvényszék pervezető intézkedéseire adott válaszokból ugyanis kitűnik, hogy ezen útvonalakon a 2005. év során semmilyen forgalmat nem valósított meg.
- 434 A jelen kérelmek alátámasztására felhozott, elévülésre vonatkozó első érvet illetően meg kell jegyezni, hogy az az első jogalap második részére utal. A Törvényszék a fenti 193–224. pontban helyt adott e jogalapnak, következésképpen megsemmisítette a megtámadott határozat 1. cikke (1) bekezdésének h) pontját és (4) bekezdésének h) pontját. E bekezdések az EGT-n belüli útvonalakra, illetve az Unió–Svájc útvonalakra vonatkoznak. Márpedig a felperes a releváns időszakban ezeken az útvonalakon semmilyen forgalmat nem valósított meg. A jelen érvet ezért el kell utasítani.
- 435 A második és harmadik érvet illetően, amelyek a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalomnak az eladások értékébe való beszámítására vonatkoznak, meg kell jegyezni, hogy azok a megsemmisítés iránti kérelem alátámasztása érdekében hivatkozott ötödik és nyolcadik jogalapra utalnak vissza. Márpedig a Törvényszék a fenti 77–165. és 355–374. pontban megvizsgálta és elutasította e jogalapokat, és az azok alátámasztására felhozott érvelésben semmi nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalom beszámítása az eladások értékébe az eladások nem megfelelő értékének megállapításához vezethetett. Épp ellenkezőleg, a bejövő áru fuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalomnak az eladások értékéből való kizárása megakadályozná azt, hogy a felperessel szemben olyan bírságot szabjanak ki, amely megfelel a vitatott kartellben való részvétele által a rendes versenyre gyakorolt káros hatásnak (lásd ebben az értelemben: 2016. június 28-i Portugal Telecom kontra Bizottság ítélet, T-208/13, EU:T:2016:368, 236. pont).
- 436 A jelen kérelmek alátámasztására felhozott negyedik érvet illetően, amely lényegében az áruszállítási szolgáltatások teljes árának az eladások értékébe való beszámítására vonatkozik, meg kell állapítani, hogy az a megsemmisítés iránti kérelem alátámasztása érdekében hivatkozott hetedik jogalap első részére utal vissza. Márpedig a Törvényszék a fenti 300–330. pontban megvizsgálta és elutasította ezt a részt, és a felperes által annak alátámasztására felhozott érvelésben semmi nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy az áru fuvarozási szolgáltatások teljes árának beszámítása az eladások értékébe az eladások nem megfelelő értékének megállapításához vezethetett. Épp ellenkezőleg, az áru fuvarozási szolgáltatások ára pótdíjaktól eltérő elemeinek az eladások értékéből való kizárása az egységes és folyamatos jogsértés gazdasági jelentőségének mesterséges minimalizálását jelentené.

- 437 Ezt követően rá kell mutatni, hogy a megtámadott határozat (1198)–(1212) preambulumbekkezdésében kifejtett indokok alapján az egységes és folyamatos jogsértés 16%-os súlyossági együtthatót érdemel.
- 438 Az ötödik és hatodik érv nem bizonyítja ennek ellenkezőjét. Az ötödik érv ugyanis azt feltételezi, hogy a Törvényszék helyt ad a hivatalból felhozott jogalapnak. Mivel ez utóbbi elutasításra került, az ötödik érvet el kell utasítani.
- 439 Az egységes és folyamatos jogsértés által a versenyre gyakorolt érzékelhető hatás állítólagos hiányát illetően, amelyre a hatodik érv utal, elegendő emlékeztetni arra, hogy a bírság összege nem tekinthető nem megfelelőnek kizárólag azért, mert nem tükrözi azt a gazdasági kárt, amelyet a szóban forgó jogsértés okozott vagy okozhatott (2016. február 29-i Schenker kontra Bizottság ítélet, T-265/12, EU:T:2016:111, 287. pont). Ez az érv tehát nem indokolja a súlyossági együttható csökkentését.
- 440 Az első jogalap második része keretében hivatkozott azon érvet illetően, amely szerint a megtámadott határozat 1. cikke (1) bekezdése h) pontjának és (4) bekezdése h) pontjának megsemmisítése indokolná a súlyossági együttható csökkentését, meg kell jegyezni, hogy az nem magára az egységes és folyamatos jogsértésre, hanem a felperes abban való részvételének mértékére vonatkozik. Az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően e megsemmisítést tehát enyhítő körülményként, nem pedig a súlyossági együttható megállapításának szakaszában lehet figyelembe venni (lásd ebben az értelemben: 2017. január 26-i Roca kontra Bizottság ítélet, C-638/13 P, EU:C:2017:53, 67. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 441 Ami a kiegészítő összeget illeti, a megtámadott határozat (1198)–(1212) preambulumbekkezdésében ismertetettekkel azonos indokok alapján és a fenti 346–349. pontban kifejtett megfontolásokra tekintettel a Törvényszék úgy véli, hogy a 16%-os kiegészítő összeg megfelelő.
- 442 Egyébiránt meg kell jegyezni, hogy mivel a felperes egységes és folyamatos jogsértésben való részvétele nem állapítható meg jogszerűen az EGT-n belüli és az Unió–Svájc útvonalakat illetően, a megtámadott határozat (1214) és (1216) preambulumbekkezdésében megállapított szorzótényezők nem vehetők figyelembe a bírság összegének kiszámításakor.
- 443 Ugyanakkor figyelembe kell venni azt a tényt, hogy a felperes által az EGT-n belüli útvonalakon és az Unió–Svájc útvonalakon elért forgalom hiányában, továbbá tekintettel a Bizottság által a megtámadott határozatban alkalmazott módszerre, amely abban áll, hogy az útvonalak minden egyes érintett kategóriájához hozzárendelik az eladásoknak a vállalkozás által ezen útvonal-kategóriában elért forgalom alapján kiszámított konkrét értékét (lásd a fenti 53. pontot), az EGT-n belüli útvonalak, illetve az Unió–Svájc útvonalak tekintetében az eladások felperes vonatkozásában megállapított értéke nulla. Így a felperes egységes és folyamatos jogsértésben való részvételének időtartamához kapcsolódó szorzótényező az EGT-n belüli útvonalakat és az Unió–Svájc útvonalakat illetően nulla értékű alaphoz járul. Ennélfogva az a tény, hogy a Törvényszék – miközben nem tér el az ily módon ismertetett módszertől – nem veszi figyelembe a megtámadott határozat (1214) és (1216) preambulumbekkezdésében megállapított szorzótényezőket, nem csökkentheti a felperessel szemben kiszabott bírság összegét. Másként fogalmazva, a Bizottság által a felperessel szemben kiszabott bírság összegének kiszámításához alkalmazott módszer eredményeként a felperes már lényegében elkerülte a bírság kiszabását az egységes és folyamatos jogsértésért való felelőssége címén, amennyiben az az EGT-n belüli útvonalakra és az Unió–Svájc útvonalakra vonatkozik.

- 444 Ami az Unió–harmadik ország útvonalakhoz és az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakhoz kapcsolódó, nem vitatott szorzótényezőket illeti, azoknak továbbra is 1 és 9/12, illetve 8/12 értékűnek kell maradniuk.
- 445 A bírság alapösszegét ezért 111 331 780 euróban kell megállapítani.
- 446 Ami az 50%-os általános csökkentést illeti, nem lehet helyt adni a Bizottság arra irányuló kérelmének, hogy azt a felperes tekintetében vonják vissza. Amint az ellenkérelemből kitűnik, e kérelem azt feltételezi, hogy a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások értékesítéséből származó forgalmat nem lehetett volna az eladások értékében figyelembe venni. Márpedig a Törvényszék a fenti 436. pontban elutasította ezt.
- 447 Ezért a bírság alapösszegét az 50%-os általános csökkentés alkalmazása után – amely csak annyiban érinti az alapösszeget, amennyiben az az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakra és az Unió–harmadik ország útvonalakra vonatkozik (lásd a megtámadott határozat (1241) preambulumbeközlését) –, amelyet a felperes nem vitatott a megsemmisítés iránti kérelmek keretében, és amely nem helytelen, kerekítés után 55 000 000 euróban kell megállapítani. E tekintetben a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy ezt az alapösszeget lefelé kell kerekíteni az első két számjegyre, kivéve azokat az eseteket, amikor ez a csökkentés a kerekítés előtti összeg több mint 2%-át teszi ki, amely esetben ezt az összeget az első három számjegyre kell kerekíteni. E módszer objektív, lehetővé teszi a megtámadott határozattal szemben kereset benyújtó, eljárás alá vont valamennyi fuvarozó számára, hogy csökkentésben részesüljön, és elkerülje az egyenlőtlen bánásmódot (lásd ebben az értelemben: 2014. február 27-i InnoLux kontra Bizottság ítélet, T-91/11, EU:T:2014:92, 166. pont).
- 448 Végül, ami a bírság alapösszegének kiigazítását illeti, emlékeztetni kell arra, hogy a felperes általános 15%-os csökkentésben részesült, amelynek megfelelő jellegét a megsemmisítés iránti kérelmek alátámasztása érdekében hivatkozott kilencedik jogalap keretében, valamint a hetedik érv keretében vitatja. Márpedig a fenti 382–386. pontban megállapítottakhoz hasonló indokok miatt nem tekinthető úgy, hogy a Bizottság nem vette kellőképpen figyelembe a japán szabályozási rendszert. Ezzel szemben a fenti 446. pontban kifejtettekhez hasonló okok miatt nem lehet helyt adni a Bizottság e csökkentés kedvezményének visszavonására irányuló kérelmének.
- 449 Egyébiránt a megtámadott határozat (1257) preambulumbeközlésében a Bizottság megállapította, hogy a felperes nem játszott passzív vagy csekély szerepet az egységes és folyamatos jogsértésben, továbbá az abban való részvétele sem volt kifejezetten csekély mértékű, ebből következően pedig megtagadta vele szemben a bírság összegének e címen történő csökkentését. Emlékeztetni kell ugyanakkor arra, hogy a Bizottság tévesen tudta be a felperesnek az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősséget, amennyiben az az EGT-n belüli útvonalakat és az Unió–Svájc útvonalakat érintette (fenti 221–223. pont). Ebből következik, hogy a felperes csak annyiban tehető felelőssé az említett jogsértésért, amennyiben az az Unió–harmadik ország útvonalakat és az EGT Unión kívüli része–harmadik ország útvonalakat érintette.
- 450 Ennélfogva a felperes egységes és folyamatos jogsértésben való részvétele jelentősen kisebb volt, mint a többi eljárás alá vont fuvarozó többségének részvétele. A Törvényszék úgy ítéli meg, hogy e részvétel korlátozott jellege indokolhatja a bírság összegének az Air Canada, a Lan Cargo és az SAS javára a megtámadott határozat (1258) preambulumbeközlésében rögzítettnél nagyobb mértékű csökkentését, azzal az indokkal, hogy „a [vitatott] kartell periferiáján működtek, korlátozott számú kapcsolatot tartottak fenn más fuvarozókkal, és nem vettek részt [az egységes és folyamatos] jogsértés valamennyi elemében”.

- 451 E körülmények között a Törvényszék megállapítja, hogy a felperessel szemben az egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvétele címén a bírság összegét 15%-kal csökkenteni kell, mivel e csökkentés mértéke veszi figyelembe a jelen ügynek a fenti 443. pontban felidézett sajátosságait.
- 452 Ezzel szemben a Törvényszék úgy véli, hogy a nyolcadik érv nem indokolja a bírság összegének további csökkentését a felperes számára. Ez az érv azt feltételezi, hogy a Törvényszék helyt adott a tizedik jogalapnak annyiban, amennyiben az a felperesnek az egységes és folyamatos jogsértés jutalékfizetés megtagadásával kapcsolatos elemében való részvételére vonatkozik. Amint azonban az a fenti 331–354. pontból kitűnik, a Törvényszék ezt a jogalapot teljes egészében elutasította.
- 453 Ugyanígy meg kell jegyezni, hogy a kilencedik és tizedik érv a felperes és más eljárás alá vont fuvarozók közötti eltérő bánásmód fennállását feltételezi. Márpedig, amint azt a Törvényszék a megsemmisítés iránti kérelmek vizsgálata keretében megállapította, az ilyen hátrányos megkülönböztetés fennállása nem bizonyított.
- 454 A jelen kérelmek alátámasztására felhozott tizenegyedik érvet illetően, amely a Bizottság határozathozatali gyakorlatától való eltérésen alapul, elegendő megjegyezni, hogy a Bíróság a 2015. április 23-i LG Display és LG Display Taiwan kontra Bizottság ítéletben (C-227/14 P, EU:C:2015:258, 67. pont) elutasított egy hasonló érvet azzal az indokkal, hogy a Bizottság korábbi határozathozatali gyakorlata nem szolgál a versenyjogi bírságok megállapításának jogi háttereként.
- 455 Ezenkívül emlékeztetni kell arra, hogy a felperes engedékenységi címén 25%-os csökkentésben részesült, amelynek megfelelő jellegét nem vitatja.
- 456 A fenti megfontolások összességére tekintettel a felperessel szemben kiszabott bírság összegét a következőképpen kell kiszámítani: először az alapösszeget úgy határozzák meg, hogy az egységes és folyamatos jogsértés súlyosságára tekintettel 16%-os százalékos arányt alkalmaznak a felperes által 2005-ben az Unió–harmadik ország útvonalakon és az EGT Unióon kívüli része–harmadik ország útvonalakon elért eladások értékére, majd a jogsértés időtartama alapján alkalmazzák az 1 és 9/12, illetve 8/12 értékű szorzótényezőket, végül pedig egy 16%-os kiegészítő összeget, ami 111 331 780 euró közbenső összeget eredményez. Az 50%-os általános csökkentés alkalmazását követően ezen összeget kerekítve 55 000 000 euróban kell megállapítani. Ezt követően a 15%-os általános csökkentés és a felperes egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvétele címén történő további 15%-os csökkentés alkalmazását követően ezt az összeget 38 500 000 euróban kell megállapítani. Végül ez utóbbi összeget engedékenységi címén 25%-kal kell csökkenteni, aminek eredménye 28 875 000 euró végleges összegű bírság.

IV. A költségekről

- 457 Az eljárási szabályzat 134. cikkének (3) bekezdése értelmében részleges pernyertesség esetén mindegyik fél maga viseli saját költségeit. Azonban, ha az ügy körülményei alapján indokoltnak látszik, a Törvényszék határozhat úgy, hogy a fél saját költségein felül viseli a másik fél költségeinek egy részét is.
- 458 A jelen ügyben a felperes kereseti kérelmeinek jelentős része tekintetében pernyertes lett. E körülmények között a jelen ügy körülményeinek helyes mérlegelése megkívánja, hogy a felperes maga viselje saját költségeinek az egyharmadát, és hogy a Bizottság viselje saját költségeit, valamint a felperes költségeinek a kétharmadát.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített negyedik tanács)

a következőképpen határozott:

- 1) A Törvényszék az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodás 8. cikke szerinti eljárásban (AT.39258 – „légi teherszállítás” ügy) 2017. március 17-én hozott C(2017) 1742 final bizottsági határozat 1. cikke (1) bekezdésének h) pontját és (4) bekezdésének h) pontját megsemmisíti.
- 2) A Törvényszék az említett határozat 3. cikkének h) pontjában a Japan Airlines Co. Ltd.-vel szemben kiszabott bírság összegét 28 875 000 euróban állapítja meg.
- 3) A Törvényszék a keresetet az ezt meghaladó részében elutasítja.
- 4) A Japan Airlines viseli saját költségeinek az egyharmadát.
- 5) Az Európai Bizottság viseli saját költségeit, valamint a Japan Airlines költségeinek a kétharmadát.

Kanninen

Schwarcz

Iliopoulos

Spielmann

Reine

Kihirdetve Luxembourgban, a 2022. március 30-i nyilvános ülésen.

Aláírások

Tartalomjegyzék

I.	A jogvita előzményei	2
A.	Közigazgatási eljárás	2
B.	A 2010. november 9-i határozat	3
C.	A 2010. november 9-i határozattal szemben a Törvényszékhez benyújtott kereset	5
D.	A megtámadott határozat	7
II.	Az eljárás és a felek kérelmei	16
III.	A jogkérdésről	17
A.	A megsemmisítés iránti kérelmekről	18
1.	A Bizottságnak az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra való alkalmazása tekintetében fennálló joghatóságának hiányára alapított, ötödik jogalapról	19
a)	Az elkülönülten figyelembe vett, a bejövő áru fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó összehangolás hatásairól	20
1)	A szóban forgó hatás relevanciájáról	21
2)	A szóban forgó hatás előreláthatóságáról	24
3)	A szóban forgó hatás jelentős jellegéről	25
4)	A szóban forgó hatás azonnali jellegéről	27
b)	Az egységes és folyamatos jogsértés egészének hatásairól	28
2.	Az arra alapított, hivatalból felhozott jogalapról, hogy a Bizottság az EK–Svájc légi közlekedési megállapodásra tekintettel nem rendelkezett joghatósággal az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására az EGT Unión kívüli része–Svájc útvonalakon	30
3.	A ne bis in idem elve és az EUMSZ 266. cikk megsértésére, valamint az elévülési idő megsértésére alapított, első jogalapról	33
a)	Az elévülési idő megsértésére és a jogsértés hivatalos megállapításához fűződő jogos érdek hiányára alapított, második részből	34
b)	A ne bis in idem elve és az EUMSZ 266. cikk megsértésére alapított, első részből ..	38
4.	A hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének megsértésére alapított, második jogalapról, valamint az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és azon indokolási kötelezettség megsértésére alapított, harmadik jogalapról, amely egyrészt a 2004. május 1-jét megelőző időszak vonatkozásában az EGT-n belüli útvonalakon és	

az Unió–Svájc útvonalakon az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősség felperesnek való betudására, másrészt pedig az említett jogsértésben való részvétele kezdő időpontjának meghatározására vonatkozik	39
5. Az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének azáltal történő megsértésére alapított, negyedik jogalapról, hogy az egységes és folyamatos jogsértésért való felelősséget olyan útvonalakon tudták be a felperesnek, amelyeken nem volt tényleges vagy potenciális versenytárs	40
a) Az alkalmazandó elvekről	42
b) Azon indokokról, amelyek miatt a Bizottság a felperesnek betudta a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakat érinti	44
1) Az indokolás állítólagos ellentmondásairól	45
2) Az annak érdekében hivatkozott jogalap állítólagosan új jellegéről, hogy a felperesnek betudják a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakra vonatkozik	46
c) Azon indokok megalapozottságáról, amelyek alapján a Bizottság a felperesnek betudta a felelősséget az egységes és folyamatos jogsértésért, amennyiben az az EGT–harmadik ország (Japán kivételével) útvonalakat érinti	47
6. A hatodik, a védelemhez való jognak, a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének és az arányosság elvének megsértésén alapuló jogalapról, amennyiben a különböző fuvarozók tekintetében eltérő bizonyítási követelményeket alkalmaztak	48
7. A 2006. évi iránymutatás és az arányosság elvének megsértésére alapított, hetedik jogalapról	50
a) Az eladások értékének meghatározására vonatkozó, első részből	50
1) A 2006. évi iránymutatás 13. pontjának megsértésére alapított, első kifogásról	50
2) Az arányosság elvének megsértésére alapított, második kifogásról	52
b) A súlyossági együttható és a kiegészítő összeg meghatározására vonatkozó, második részből	54
8. A 2006. évi iránymutatás és a bizalomvédelem elvének megsértésén alapuló, nyolcadik jogalapról, amennyiben a bejövő árufuvarozási szolgáltatások EGT-n kívüli ügyfelek részére történő értékesítéséből származó forgalmat beleszámították az eladások értékébe	57

9. A 15%-os általános csökkentést illetően az arányosság elvének megsértésén alapuló, kilencedik jogalapról	60
10. A hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének, az arányosság elvének, valamint lényegében az azzal kapcsolatos indokolási kötelezettségnek a megsértésére alapított, tizedik jogalapról, hogy a Bizottság megtagadta a bírság összegének csökkentését a felperes egységes és folyamatos jogsértésben való korlátozott részvétele címén	62
B. A felperessel szemben kiszabott bírság összegének módosítására irányuló kérelmekről	67
IV. A költségekről	73

ⁱ — A jelen szöveg 30., 33., 36., 45., 101., 102., 121., 145., 152., 180., 186., 260., 339., 341., 361., 424. és 432. pontjában az első elektronikus közzétételt követően nyelvi módosítás történt.