



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a patra extinsă)

30 martie 2022 *

„Concurență – Înțelegeri – Piața transportului aerian de mărfuri – Decizie prin care se constată o încălcare a articolului 101 TFUE, a articolului 53 din Acordul privind SEE și a articolului 8 din Acordul dintre Comunitate și Elveția privind transportul aerian – Coordonarea unor elemente ale prețului serviciilor de transport aerian de mărfuri (suprataxa de carburant, suprataxa pentru securitate, plata unui comision pe suprataxe) – Schimb de informații – Competența teritorială a Comisiei – Articolul 266 TFUE – Prescripție – Dreptul la apărare – Nediscriminare – Încălcare unică și continuă – Quantum amenzii – Valoarea vânzărilor – Gravitatea încălcării – Quantum suplimentar – Circumstanțe atenuante – Încurajare a comportamentului anticoncurențial de către autoritățile publice – Participare extrem de redusă – Proportionalitate – Competență de fond”

În cauza T-340/17,

Japan Airlines Co. Ltd, cu sediul în Tokyo (Japonia), reprezentată de J.-F. Bellis și K. Van Hove, avocați, și de R. Burton, solicitor,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de A. Dawes, G. Koleva și C. Urraca Caviedes, în calitate de agenți, asistați de J. Holmes, QC,

pârâtă,

având ca obiect o cerere întemeiată pe articolul 263 TFUE prin care se solicită anularea Deciziei C(2017) 1742 final a Comisiei din 17 martie 2017 referitoare la o procedură inițiată în temeiul articolului 101 TFUE, al articolului 53 din Acordul privind SEE și al articolului 8 din Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian (cazul AT.39258 – Transport aerian de mărfuri), în măsura în care privește reclamanta, și, cu titlu subsidiar, reducerea quantumului amenzii care i-a fost aplicată,

TRIBUNALUL (Camera a patra extinsă),

compus din domnii H. Kanninen (raportor), președinte, J. Schwarcz, C. Iliopoulos și D. Spielmann și doamna I. Reine, judecători,

grefier: domnul L. Ramette, administrator,

* Limba de procedură: engleza.

având în vedere faza scrisă a procedurii și în urma ședinței din 3 iulie 2019,
pronunță prezenta

Hotărâre

I. Istoricul litigiului

- 1 Reclamanta, Japan Airlines Co. Ltd, fostă Japan Airlines International Co. Ltd, este o companie de transport aerian. La data faptelor, reclamanta era o filială a Japan Airlines Corp., pe care a absorbit-o, fiind succesorul său legal. Ea își desfășoară activitatea pe piața serviciilor de transport aerian de mărfuri (denumită în continuare „transportul de mărfuri”) prin intermediul unuia dintre compartimentele sale, denumit JAL Cargo.
- 2 În sectorul transportului de mărfuri, companiile aeriene asigură transportul mărfurilor pe cale aeriană (denumite în continuare „transportatorii”). În general, transportatorii furnizează servicii de transport de mărfuri agenților de expediție, care organizează transportul acestor încărcături în numele expeditorilor. În schimb, agenții de expediție plătesc transportatorilor un preț care se compune, pe de o parte, din prețuri calculate pe kilogram și negociate fie pentru o perioadă lungă (în general, un sezon, adică șase luni), fie în mod punctual și, pe de altă parte, din diverse suprataxe, care urmăresc acoperirea anumitor costuri.
- 3 Există patru tipuri de transportatori: în primul rând, cei care operează exclusiv avioane cu orice încărcătură, în al doilea rând, cei care, pe zborurile lor destinate pasagerilor, rezervă o parte din cala avionului pentru transportul mărfurilor, în al treilea rând, cei care dispun atât de avioane-cargo, cât și de un spațiu rezervat pentru marfă în cala avioanelor de transport de pasageri (companii aeriene mixte) și, în al patrulea rând, transportatorii expres, care dispun de avioane-cargo care furnizează atât servicii integrate de livrare expres, cât și servicii generale de transport de mărfuri.
- 4 Întrucât niciun transportator nu este în măsură să deservească în lume toate destinațiile majore de transport de mărfuri cu frecvențe suficiente, s-a dezvoltat practica încheierii de acorduri între aceștia pentru a-și mări acoperirea rețelei sau pentru a-și îmbunătăți orarele, inclusiv în cadrul unor alianțe comerciale mai vaste între transportatori. Printre aceste alianțe figura la data faptelor printre altele alianța WOW, care reunea Deutsche Lufthansa AG (denumită în continuare „Lufthansa”), SAS Cargo Group A/S (denumită în continuare „SAS Cargo”), Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (denumită în continuare „SAC”) și reclamanta.

A. Procedura administrativă

- 5 La 7 decembrie 2005, Comisia Comunităților Europene a primit, în temeiul Comunicării Comisiei privind imunitatea la amenzi și reducerea cuantumului amenzilor în cauzele referitoare la înțelegeri (JO 2002, C 45, p. 3, Ediție specială, 08/vol. 5, p. 3), o cerere de imunitate formulată de

Lufthansa și filialele sale, Lufthansa Cargo AG și Swiss International Air Lines AG (denumită în continuare „Swiss”). Potrivit acestei cereri, existau contacte anticoncurențiale intensive între mai mulți transportatori cu privire printre altele la:

- suprataxa de carburant (denumită în continuare „STC”), care ar fi fost introdusă pentru a face față costului în creștere al carburantului;
 - suprataxa pentru securitate (denumită în continuare „STS”), care ar fi fost introdusă pentru a face față costului anumitor măsuri de securitate impuse după atacurile teroriste din 11 septembrie 2001.
- 6 La 14 și la 15 februarie 2006, Comisia a efectuat inspecții inopinate în incintele mai multor transportatori, conform articolului 20 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele [101 TFUE] și [102 TFUE] (JO 2003 L 1, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 167, rectificare în Ediție specială, 08/vol. 4, p. 269).
- 7 În urma inspecțiilor, mai mulți transportatori, printre care și reclamanta, au introdus o cerere în temeiul Comunicării din 2002 menționate la punctul 5 de mai sus.
- 8 La 19 decembrie 2007, după ce a trimis mai multe solicitări de informații, Comisia a adresat o comunicare privind obiecțiunile către 27 de transportatori, printre care reclamanta (denumită în continuare „comunicarea privind obiecțiunile”). Comisia a arătat că acești transportatori încălcaseră articolul 101 TFUE, articolul 53 din Acordul privind Spațiul Economic European (SEE) și articolul 8 din Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian (denumit în continuare „Acordul CE-Elveția privind transportul aerian”), prin participarea la o înțelegere având ca obiect printre altele, STC, STS și un refuz de plată a unor comisioane pe suprataxe (denumit în continuare „refuzul de plată a comisiunilor”).
- 9 În răspuns la comunicarea privind obiecțiunile, destinatarii acesteia au prezentat observații scrise.
- 10 O audiere a avut loc între 30 iunie și 4 iulie 2008.

B. Decizia din 9 noiembrie 2010

- 11 La 9 noiembrie 2010, Comisia a adoptat Decizia C(2010) 7694 final privind o procedură în temeiul articolului 101 TFUE, al articolului 53 din Acordul privind SEE și al articolului 8 din Acordul [CE-Elveția privind transportul aerian] (cazul COMP/39258 – Transport aerian de mărfuri) (denumită în continuare „Decizia din 9 noiembrie 2010”). Această decizie are ca destinatari 21 de transportatori (denumiți în continuare „transportatorii incriminați prin Decizia din 9 noiembrie 2010”), și anume:
- Air Canada;
 - Air France-KLM (denumită în continuare „AF-KLM”);
 - Société Air France (denumită în continuare „AF”);
 - Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (denumită în continuare „KLM”);

- British Airways plc;
 - Cargolux Airlines International SA (denumită în continuare „Cargolux”);
 - Cathay Pacific Airways Ltd (denumită în continuare „CPA”);
 - Japan Airlines Corp.;
 - reclamanta;
 - Lan Airlines SA (denumită în continuare „Lan”);
 - Lan Cargo SA;
 - Lufthansa Cargo;
 - Lufthansa;
 - Swiss;
 - Martinair Holland NV (denumită în continuare „Martinair”);
 - Qantas Airways Ltd (denumită în continuare „Qantas”);
 - SAS AB;
 - SAS Cargo;
 - Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (denumită în continuare „SAS Consortium”);
 - SAC;
 - Singapore Airlines Ltd (denumită în continuare „SIA”).
- 12 Obiecțiunile reținute provizoriu în privința celorlalți destinatari ai comunicării privind obiecțiunile (denumiți în continuare „transportatorii neincriminați”) au fost abandonate.
- 13 Decizia din 9 noiembrie 2010 descria în motivarea sa o încălcare unică și continuă a articolului 101 TFUE, a articolului 53 din Acordul privind SEE și a articolului 8 din Acordul CE-Elveția privind transportul aerian, care acoperă teritoriul SEE și al Elveției, prin care transportatorii incriminați prin Decizia din 9 noiembrie 2010 și-ar fi coordonat comportamentul cu privire la stabilirea prețurilor pentru furnizarea de servicii de transport de mărfuri.

- 14 Dispozitivul Deciziei din 9 noiembrie 2010, în măsura în care privea reclamanta, avea următorul cuprins:

„Articolul 2

Întreprinderile următoare au încălcat articolul 101 TFUE prin participarea la o încălcare constând atât în acorduri, cât și în practici concertate prin care și-au coordonat diferite elemente ale prețurilor aplicabile pentru servicii de [transport de mărfuri] pe rute între aeroporturi din interiorul Uniunii Europene și aeroporturi din afara SEE în următoarele perioade:

[...]

(h) [Japan Airlines Corp.], de la 1 mai 2004 la 14 februarie 2006;

(i) [reclamanta], de la 1 mai 2004 la 14 februarie 2006;

[...]

Articolul 3

Întreprinderile următoare au încălcat articolul 53 din Acordul privind SEE prin participarea la o încălcare constând atât în acorduri, cât și în practici concertate prin care și-au coordonat diferite elemente ale prețurilor aplicabile pentru servicii de [transport de mărfuri] pe rute între aeroporturi din țări care sunt părți contractante la Acordul privind SEE, dar care nu sunt state membre, și țări terțe, în următoarele perioade:

[...]

(h) [Japan Airlines Corp.], de la 19 mai 2005 la 14 februarie 2006;

(i) [reclamanta], de la 19 mai 2005 la 14 februarie 2006;

[...]

Articolul 5

Pentru încălcările vizate la articolele 1-4 [din Decizia din 9 noiembrie 2010] se aplică următoarele amenzi:

[...]

(h) [Japan Airlines Corp.] și [reclamanta] în solidar: 35 700 000 EUR;

[...]

Articolul 6

Întreprinderile vizate la articolele 1-4 pun imediat capăt încălcărilor menționate la articolele respective, dacă nu au făcut deja acest lucru.

Ele se abțin de la repetarea oricărui act sau a oricărei conduite descrise la articolele 1-4, precum și de la orice act sau conduită cu același obiect sau cu efect identic sau asemănător.”

C. Acțiunea introdusă la Tribunal împotriva Deciziei din 9 noiembrie 2010

- 15 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 24 ianuarie 2011, reclamanta a introdus o acțiune având ca obiect anularea Deciziei din 9 noiembrie 2010, în măsura în care o privea, precum și, cu titlu subsidiar, reducerea cuantumului amenzii aplicate acestuia și Japan Airlines Corp. Ceilalți transportatori incriminați prin Decizia din 9 noiembrie 2010, cu excepția Qantas, au introdus de asemenea la Tribunal acțiuni împotriva acestei decizii.
- 16 Prin Hotărârile din 16 decembrie 2015, Air Canada/Comisia (T-9/11, nepublicată, EU:T:2015:994), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Comisia (T-28/11, nepublicată, EU:T:2015:995), Japan Airlines/Comisia (T-36/11, nepublicată, EU:T:2015:992), Cathay Pacific Airways/Comisia (T-38/11, nepublicată, EU:T:2015:985), Cargolux Airlines/Comisia (T-39/11, nepublicată, EU:T:2015:991), Latam Airlines Group și Lan Cargo/Comisia (T-40/11, nepublicată, EU:T:2015:986), Singapore Airlines și Singapore Airlines Cargo Pte/Comisia (T-43/11, nepublicată, EU:T:2015:989), Deutsche Lufthansa și alții/Comisia (T-46/11, nepublicată, EU:T:2015:987), British Airways/Comisia (T-48/11, nepublicată, EU:T:2015:988), SAS Cargo Group și alții/Comisia (T-56/11, nepublicată, EU:T:2015:990), Air France-KLM/Comisia (T-62/11, nepublicată, EU:T:2015:996), Air France/Comisia (T-63/11, nepublicată, EU:T:2015:993) și Martinair Holland/Comisia (T-67/11, EU:T:2015:984), Tribunalul a anulat, în tot sau în parte, Decizia din 9 noiembrie 2010, în măsura în care privea Air Canada, KLM, reclamanta și Japan Airlines Corp., CPA, Cargolux, Latam Airlines Group SA (fostă Lan Airlines) și Lan Cargo, SAC și SIA, Lufthansa, Lufthansa Cargo și Swiss, British Airways, SAS Cargo, SAS Consortium și SAS, AF-KLM, AF și, respectiv, Martinair. Tribunalul a considerat că această decizie era afectată de un viciu de motivare.
- 17 În această privință, în primul rând, Tribunalul a constatat că Decizia din 9 noiembrie 2010 era afectată de contradicții între motivarea și dispozitivul său. Motivarea acestei decizii descria o singură încălcare unică și continuă, privind toate rutele acoperite de înțelegere, la care ar fi participat transportatorii incriminați prin Decizia din 9 noiembrie 2010. În schimb, dispozitivul deciziei menționate identifica fie patru încălcări unice și continue distincte, fie o singură încălcare unică și continuă pentru care răspunderea ar fi imputată numai transportatorilor care, pe rutele vizate la articolele 1-4 din aceeași decizie, ar fi participat în mod direct la comportamentele ilicite vizate de fiecare dintre articolele menționate sau ar fi avut cunoștință de un comportament coluziv pe aceste rute, al cărui risc îl acceptau. Or, niciuna dintre aceste două interpretări ale dispozitivului deciziei în discuție nu era conformă cu motivarea sa.
- 18 Tribunalul a respins de asemenea ca incompatibilă cu motivarea Deciziei din 9 noiembrie 2010 interpretarea alternativă a dispozitivului său propusă de Comisie, care consta în a considera că lipsa menționării anumitor transportatori incriminați prin Decizia din 9 noiembrie 2010 în articolele 1, 3 și 4 din această decizie se putea explica, fără să fie nevoie să se considere că aceste articole constatau încălcări unice și continue distincte, prin faptul că respectivi transportatori nu asigurau rutele care făceau obiectul acestor dispoziții.
- 19 În al doilea rând, Tribunalul a considerat că motivarea Deciziei din 9 noiembrie 2010 conținea contradicții interne importante.

- 20 În al treilea rând, după ce a arătat că niciuna dintre cele două interpretări posibile ale dispozitivului Deciziei din 9 noiembrie 2010 nu era conformă cu motivarea sa, Tribunalul a examinat dacă, în cadrul cel puțin al uneia dintre cele două interpretări posibile, contradicțiile interne ale deciziei menționate erau de natură să aducă atingere dreptului la apărare al reclamantei și să împiedice Tribunalul să își exercite controlul. În ceea ce privește prima interpretare, ce reține existența a patru încălcări unice și continue distincte, *primo*, Tribunalul a statuat că reclamanta nu a fost în situația de a înțelege în ce măsură elementele de probă expuse în motivare, referitoare la existența unei încălcări unice și continue, erau de natură să stabilească existența a patru încălcări distincte constatate în dispozitiv și că nu a putut, cu atât mai mult, să conteste caracterul suficient al acestora. *Secundo*, Tribunalul a statuat că reclamanta se afla în imposibilitatea de a înțelege logica ce determinase Comisia să o considere răspunzătoare pentru o încălcare, inclusiv pentru rutele care nu erau asigurate în interiorul perimetrului definit de fiecare articol al Deciziei din 9 noiembrie 2010.

D. Decizia atacată

- 21 La 20 mai 2016, ca urmare a anulării pronunțate de Tribunal, Comisia a adresat o scrisoare transportatorilor incriminați prin Decizia din 9 noiembrie 2010 care au introdus o acțiune împotriva acesteia la Tribunal, informându-i că Direcția Generală (DG) Concurență intenționa să le propună adoptarea unei noi decizii prin care se constata că aceștia participaseră la o încălcare unică și continuă a articolului 101 TFUE, a articolului 53 din Acordul privind SEE și a articolului 8 din Acordul CE-Elveția privind transportul aerian pe toate rutele menționate în respectiva decizie.
- 22 Destinatarii scrisorii Comisiei menționate la punctul 22 de mai sus au fost invitați să își exprime punctul de vedere cu privire la propunerea DG Concurență a Comisiei în termen de o lună. Toți, inclusiv reclamanta, au utilizat această posibilitate.
- 23 La 17 martie 2017, Comisia a adoptat Decizia C(2017) 1742 final referitoare la o procedură inițiată în temeiul articolului 101 TFUE, al articolului 53 din Acordul privind SEE și al articolului 8 din Acordul [CE-Elveția privind transportul aerian] (cazul AT.39258 – Transport aerian de mărfuri) (denumită în continuare „decizia atacată”). Decizia menționată are ca destinatari 19 transportatori (denumiți în continuare „transportatorii incriminați”), și anume:
- Air Canada;
 - AF-KLM;
 - AF;
 - KLM;
 - British Airways;
 - Cargolux;
 - CPA;
 - reclamanta;

- Latam Airlines Group;
 - Lan Cargo;
 - Lufthansa Cargo;
 - Lufthansa;
 - Swiss;
 - Martinair;
 - SAS;
 - SAS Cargo;
 - SAS Consortium;
 - SAC;
 - SIA.
- 24 Decizia atacată nu conține obiecțiuni împotriva celorlalți destinatari ai comunicării privind obiecțiunile.
- 25 Decizia atacată descrie în motivarea sa o încălcare unică și continuă a articolului 101 TFUE, a articolului 53 din Acordul privind SEE și a articolului 8 din Acordul CE-Elveția privind transportul aerian, prin care transportatorii incriminați și-ar fi coordonat comportamentul cu privire la stabilirea prețurilor pentru furnizarea de servicii de transport de mărfuri în întreaga lume prin intermediul STC, al STS și al plății unui comision pe suprataxe.
- 26 În primul rând, la punctul 4.1 din decizia atacată, Comisia a descris „[p]rincipiile de bază și structura înțelegerii”. În considerentele (107) și (108) ale acestei decizii, Comisia a arătat că investigația a revelat o înțelegere de amploare mondială bazată pe o rețea de contacte bilaterale și multilaterale menținute pe o perioadă lungă între concurenți, privind comportamentul pe care aceștia au decis, au prevăzut sau au preconizat să îl adopte în raport cu diverse elemente ale prețului serviciilor de transport de mărfuri, și anume STC, STS și refuzul de plată a comisioanelor. Comisia a subliniat că această rețea de contacte avea drept obiectiv comun coordonarea comportamentului concurenților cu privire la stabilirea prețurilor sau reducerea incertitudinii în ceea ce privește politica lor de prețuri (denumită în continuare „înțelegerea în litigiu”).
- 27 Potrivit considerentului (109) al deciziei atacate, aplicarea coordonată a STC avea ca scop să asigure că transportatorii din lumea întreagă impun o suprataxă forfetară pe kilogram pentru toate expedierile în cauză. O rețea complexă de contacte între transportatori, în principal bilaterale, ar fi fost instituită în scopul coordonării și al monitorizării aplicării STC, data exactă de aplicare fiind adesea, potrivit Comisiei, decisă la nivel local, principalul transportator local asigurând în general conducerea și ceilalți urmându-i. Această abordare coordonată ar fi fost

extinsă la STS, precum și la refuzul de plată a comisioanelor, astfel încât acestea din urmă ar fi devenit venituri nete pentru transportatori și ar fi constituit o măsură de încurajare suplimentară pentru a-i determina pe aceștia să urmeze coordonarea referitoare la suprataxe.

- 28 Potrivit considerentului (110) al deciziei atacate, conducerea generală de la sediul mai multor transportatori ar fi fost fie direct implicată în contactele cu concurenții, fie informată în mod regulat despre acestea. În cazul suprataxelor, angajații responsabili de la sediu ar fi fost în contact reciproc atunci când era iminentă o schimbare a nivelului suprataxe. Refuzul de plată a comisioanelor ar fi fost confirmat de asemenea în mai multe rânduri în cadrul contactelor de la nivelul administrației centrale. La nivel local ar fi existat de asemenea contacte frecvente, în scopul, pe de o parte, de a executa mai bine instrucțiunile date de administrațiile centrale și de a le adapta la condițiile pieței locale și, pe de altă parte, de a coordona și de a pune în aplicare inițiativele locale. În acest din urmă caz, sediile transportatorilor ar fi autorizat în general acțiunea propusă sau ar fi fost informate cu privire la aceasta.
- 29 Potrivit considerentului (111) al deciziei atacate, transportatorii s-ar fi contactat reciproc, în mod bilateral, în mici grupuri ori, în anumite cazuri, în mari forumuri multilaterale. Asociațiile locale ale reprezentanților transportatorilor ar fi fost utilizate, în special în Hong Kong și în Elveția, pentru a discuta despre măsuri de îmbunătățire a randamentului și pentru coordonarea suprataxelor. Reuniuni de alianțe precum alianța WOW ar fi fost de asemenea folosite în acest scop.
- 30 În al doilea rând, la punctele 4.3, 4.4 și 4.5 din decizia atacată, Comisia a descris contactele privind STC, STS și, respectiv, refuzul de plată a comisioanelor (denumite în continuare „contactele în litigiu”).
- 31 Astfel, *primo*, în considerentele (118)-(120) ale deciziei atacate, Comisia a rezumat contactele referitoare la STC după cum urmează:
- „(118) O rețea de contacte bilaterale care implica mai multe companii aeriene a fost instituită la sfârșitul anului 1999-începutul anului 2000, permițând schimbul de informații cu privire la acțiunile întreprinderilor de către participanți între toți membrii rețelei. Transportatorii se contactau reciproc în mod regulat pentru a discuta despre orice problemă care se ridica în legătură cu STC, în special despre modificările mecanismului, schimbările nivelului STC, aplicarea coerentă a mecanismului și situațiile în care anumite companii aeriene nu urmau sistemul.
- (119) Pentru punerea în aplicare a STC la nivel local, a fost adesea aplicat un sistem prin care companiile aeriene dominante pe anumite rute sau în anumite țări anunțau mai întâi schimbarea și erau urmate de celelalte [...]
- (120) Coordonarea anticoncurențială privind STC se desfășura în principal în patru contexte: în raport cu introducerea STC la începutul anului 2000, reintroducerea unui mecanism STC după anularea mecanismului prevăzut de [Asociația Internațională de Transport Aerian (IATA)], introducerea unor noi praguri de declanșare (crescând nivelul maxim al STC) și mai ales momentul în care indicii de carburant se apropiau de pragul la care urma să se declanșeze o creștere sau o reducere a STC.”

32 *Secundo*, în considerentul (579) al deciziei atacate, Comisia a rezumat contactele referitoare la STS după cum urmează:

„Mai mulți [transportatori incriminați] au discutat, printre altele, despre intențiile lor de a introduce o STS [...]. În plus, au fost de asemenea discutate cuantumul suprataxei și calendarul introducerii. [Transportatorii incriminați] au împărtășit de asemenea ideea cu privire la justificarea care trebuie dată clienților lor. Contacte punctuale privind punerea în aplicare a STS au avut loc pe toată perioada cuprinsă între anii 2002-2006. Coordonarea ilicită a avut loc atât la nivelul administrațiilor centrale, cât și la nivel local.”

33 *Tertio*, în considerentul (676) al deciziei atacate, Comisia a arătat că transportatorii incriminați „au continuat să refuze plata unui comision pe suprataxe și [și-au confirmat] reciproc intenția în acest domeniu cu ocazia a numeroase contacte”.

34 În al treilea rând, la punctul 4.6 din decizia atacată, Comisia a efectuat evaluarea contactelor în litigiu. Evaluarea celor reținute împotriva reclamantei figurează în considerentele (760)-(764) ale acestei decizii.

35 În considerentul (765) al deciziei atacate, Comisia a adăugat că reclamanta nu a contestat faptele prezentate în comunicarea privind obiecțiunile.

36 În al patrulea rând, la punctul 5 din decizia atacată, Comisia a aplicat articolul 101 TFUE situației de fapt din speță, precizând în același timp, în nota de subsol 1289 din această decizie, că considerațiile reținute erau valabile de asemenea pentru articolul 53 din Acordul privind SEE și pentru articolul 8 din Acordul CE-Elveția privind transportul aerian. Astfel, *primo*, în considerentul (846) al deciziei menționate, Comisia a reținut că transportatorii incriminați și-au coordonat comportamentul sau au influențat stabilirea prețurilor, „ceea ce reprez[enta], în definitiv, o stabilire a prețurilor în raport cu” STC, cu STS și cu plata comisionului pe suprataxe. În considerentul (861) al aceleiași decizii, Comisia a descris „sistemul general de coordonare a comportamentului de stabilire a prețurilor serviciilor de transport de mărfuri”, a cărui investigare a revelat existența unei „încălcări complexe compuse din diverse acțiuni care [puteau] fi calificate ori acord, ori practică concertată, în cadrul cărora concurenții [au] substitui[t] în mod conștient cooperarea practică dintre aceștia cu riscurile concurenței”.

37 *Secundo*, în considerentul (869) al deciziei atacate, Comisia a reținut că „comportamentul în cauză constitui[a] o încălcare unică și continuă a articolului 101 TFUE”. Astfel, Comisia a considerat că acordurile în cauză urmăreau un obiectiv anticoncurențial unic, constând în împiedicarea concurenței în sectorul transportului de mărfuri în cadrul SEE, inclusiv atunci când coordonarea s-a desfășurat la nivel local și a avut variații locale [considerentele (872)-(876)], priveau un „produs/serviciu unic”, și anume „furnizarea de servicii de transport de mărfuri [...] și stabilirea prețurilor acestora” [considerentul (877)], priveau aceleași întreprinderi [considerentul (878)], aveau o natură unică [considerentul (879)] și se refereau la trei componente, și anume STC, STS și refuzul de plată a comisiunilor, care au fost „frecvent discutate împreună în cadrul aceluiași contact cu concurenții” [considerentul (880)].

38 În considerentul (881) al deciziei atacate, Comisia a adăugat că „majoritatea părților”, printre care și reclamanta, erau implicate în cele trei componente ale încălcării unice.

39 *Tertio*, în considerentul (884) al deciziei atacate, Comisia a concluzionat că încălcarea în cauză avea caracter continuu.

- 40 *Quarto*, în considerentele (885)-(890) ale deciziei atacate, Comisia a examinat relevanța contactelor care au avut loc în țări terțe și a contactelor referitoare la rute pe care transportatorii nu le deserviseră niciodată sau pe care nu ar fi putut să le deservească în mod legal. Comisia a apreciat că, având în vedere caracterul mondial al înțelegerii în litigiu, aceste contacte erau relevante pentru a stabili existența încălcării unice și continue. În special, pe de o parte, aceasta a arătat că suprataxele erau măsuri de aplicare generală care nu erau specifice unei rute, ci aveau scopul de a fi aplicate tuturor rutelor, la nivel mondial, inclusiv rutelor dinspre și spre SEE și Elveția. Comisia a arătat că refuzul de plată a comisioanelor avea de asemenea caracter general. Pe de altă parte, Comisia a considerat că nicio barieră insurmontabilă nu împiedica transportatorii să furnizeze servicii de transport de mărfuri pe rutele pe care nu le deserviseră niciodată sau pe care nu ar fi putut să le deservească în mod legal, în special datorită acordurilor pe care erau în măsură să le încheie între ei.
- 41 *Quinto*, în considerentul (903) al deciziei atacate, Comisia a reținut că comportamentul în litigiu avea ca obiect restrângerea concurenței „cel puțin în cadrul Uniunii, în SEE și în Elveția”. În considerentul (917) al acestei decizii, Comisia a adăugat în esență că nu era necesar, prin urmare, să se ia în considerare „efectele concrete” ale acestui comportament.
- 42 *Sexto*, în considerentele (922)-(971) ale deciziei atacate, Comisia a analizat alianța WOW. În considerentul (971) al acestei decizii, ea a concluzionat următoarele:
- „Având în vedere conținutul acordului de alianță WOW și punerea sa în aplicare, Comisia consideră că coordonarea suprataxelor între membrii [alianței] WOW s-a desfășurat în afara cadrului legitim al alianței, care nu o justifică. Membrii cunoșteau în realitate caracterul ilicit al unei astfel de coordonări. În plus, ei știau că coordonarea suprataxelor implica mai mulți [transportatori] care nu participau la [alianța] WOW. Prin urmare, Comisia consideră că probele privind contactele dintre membrii [alianței] WOW [...] constituie dovada participării lor la încălcarea articolului 101 TFUE, astfel cum este descrisă în prezenta decizie.”
- 43 *Septimo*, în considerentele (972)-(1021) ale deciziei atacate, Comisia a examinat reglementarea din șapte țări terțe, cu privire la care mai mulți transportatori incriminați susțineau că le impune să se concerteze în privința suprataxelor, împiedicând astfel aplicarea normelor de concurență relevante. Comisia a considerat că acești transportatori nu au dovedit că acționaseră sub constrângerea țărilor terțe menționate.
- 44 *Octavo*, în considerentele (1024)-(1035) ale deciziei atacate, Comisia a reținut că încălcarea unică și continuă era susceptibilă să afecteze în mod semnificativ schimburile comerciale dintre statele membre, dintre părțile contractante la Acordul privind SEE și dintre părțile contractante la Acordul CE-Elveția privind transportul aerian.
- 45 *Nono*, Comisia a examinat limitele competenței sale teritoriale și temporale de a constata și a sancționa o încălcare a normelor de concurență în speță. Pe de o parte, în considerentele (822)-(832) ale deciziei atacate, sub titlul „Competența Comisiei”, aceasta a reținut în esență că, mai întâi, nu va aplica articolul 101 TFUE acordurilor și practicilor anterioare datei de 1 mai 2004 privind rutele dintre aeroporturi din interiorul Uniunii Europene și aeroporturi din afara SEE (denumite în continuare „rutele Uniune-țări terțe”), în continuare, că nu va aplica articolul 53 din Acordul privind SEE acordurilor și practicilor anterioare datei de 19 mai 2005 privind rutele Uniune-țări terțe și rutele dintre aeroporturi din țări care sunt părți contractante la Acordul privind SEE și care nu sunt membre ale Uniunii și aeroporturi din țări terțe (denumite în continuare „rutele SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe” și, împreună cu rutele Uniune-țări terțe,

„rutele SEE-țări terțe”) și, în sfârșit, articolul 8 din Acordul CE-Elveția privind transportul aerian acordurilor și practicilor anterioare datei de 1 iunie 2002 privind rutele dintre aeroporturi din interiorul Uniunii și aeroporturi elvețiene (denumite în continuare „rutele Uniune-Elveția”). Comisia a precizat de asemenea că decizia atacată nu avea „drept scop să constate o încălcare a articolului 8 din Acordul [CE-Elveția privind transportul aerian] cu privire la serviciile de transport de mărfuri pe rutele [dintre] Elveția și țări terțe”.

- 46 Pe de altă parte, în considerentele (1036)-(1046) ale deciziei atacate, sub titlul „Aplicabilitatea articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE în cazul rutelor de sosire”, Comisia a respins argumentele diferitor transportatori incriminați potrivit cărora aceasta depășea limitele competenței sale teritoriale în raport cu normele de drept internațional public prin constatarea și sancționarea unei încălcări a acestor două dispoziții pe rutele dinspre țări terțe și spre SEE (denumite în continuare „rutele de sosire” și, în privința serviciilor de transport de mărfuri oferite pe aceste rute, „serviciile de transport de mărfuri la sosire”). În special, în considerentul (1042) al acestei decizii, Comisia a amintit criteriile pe care le considera aplicabile după cum urmează:

„În ceea ce privește aplicarea extrateritorială a articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE, aceste dispoziții sunt aplicabile acordurilor care sunt puse în aplicare în cadrul U[niunii] (teoria punerii în aplicare) sau care au efecte imediate, substanțiale și previzibile în cadrul U[niunii] (teoria efectelor).”

- 47 În considerentele (1043)-(1046) ale deciziei atacate, Comisia a aplicat criteriile în discuție faptelor din speță:

„(1043) În cazul serviciilor de transport de mărfuri [la sosire], articolul 101 TFUE și articolul 53 din Acordul privind SEE sunt aplicabile întrucât serviciul însuși, care face obiectul încălcării în materie de stabilire a prețurilor, trebuie prestat și este astfel prestat în parte pe teritoriul SEE. În plus, numeroase contacte prin care destinatarii au coordonat suprataxele și [refuzul] de plată a comisioanelor au avut loc în cadrul SEE sau au implicat participanți care se aflau în SEE.

(1044) [...] exemplul citat în Comunicarea [jurisdicțională consolidată a Comisiei în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi (JO 2008, C 95, p. 1, rectificare în JO 2009, C 43, p. 10)] nu este relevant aici. Comunicarea [menționată] se referă la repartizarea geografică a cifrei de afaceri între întreprinderi pentru a stabili dacă sunt atinse pragurile cifrei de afaceri prevăzute la articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [(JO 2004, L 24, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 201)].

(1045) În plus, practicile anticoncurențiale din țările terțe referitoare la transportul de mărfuri [...] către Uniune și SEE pot avea efecte imediate, substanțiale și previzibile în cadrul Uniunii și al SEE, întrucât costurile majorate ale transportului aerian spre SEE și, prin urmare, prețurile mai ridicate ale mărfurilor importate pot avea, prin natura lor, efecte asupra consumatorilor în cadrul SEE. În speță, practicile anticoncurențiale care elimină concurența dintre transportatorii care oferă servicii de transport de mărfuri [la sosire] puteau avea astfel de efecte și asupra furnizării de servicii de [transport de mărfuri] de către alți transportatori în cadrul SEE, între platformele de corespondență («hubs») în SEE utilizate de transportatorii din țări terțe și de aeroporturile de destinație a acestor expedieri în SEE care nu sunt deservite de transportatorul din țara terță.

- (1046) În sfârșit, trebuie subliniat că Comisia a descoperit o înțelegere la nivel mondial. Înțelegerea a fost pusă în aplicare la nivel mondial, iar acordurile înțelegerii privind rutele de sosire făceau parte integrantă din încălcarea unică și continuă a articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE. Acordurile înțelegerii erau organizate, în numeroase cazuri, la nivel central, iar personalul local nu făcea decât să le aplice. Aplicarea uniformă a suprataxelor la scară mondială era un element-cheie al înțelegerii.”
- 48 În al cincilea rând, în considerentul (1146) al deciziei atacate, Comisia a reținut că înțelegerea în litigiu a început la 7 decembrie 1999 și a durat până la 14 februarie 2006. În același considerent, Comisia a precizat că această înțelegere a încălcat:
- articolul 101 TFUE, de la 7 decembrie 1999 până la 14 februarie 2006, în privința transportului aerian între aeroporturi din cadrul Uniunii;
 - articolul 101 TFUE, de la 1 mai 2004 până la 14 februarie 2006, în privința transportului aerian pe rutele Uniune-țări terțe;
 - articolul 53 din Acordul privind SEE, de la 7 decembrie 1999 până la 14 februarie 2006, în privința transportului aerian între aeroporturi din cadrul SEE (denumite în continuare „rutele din interiorul SEE”);
 - articolul 53 din Acordul privind SEE, de la 19 mai 2005 până la 14 februarie 2006, în privința transportului aerian pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe;
 - articolul 8 din Acordul CE-Elveția privind transportul aerian, de la 1 iunie 2002 până la 14 februarie 2006, în privința transportului aerian pe rutele Uniune-Elveția.
- 49 În privința reclamantei, Comisia a reținut că durata încălcării se întindea de la 7 decembrie 1999 până la 14 februarie 2006.
- 50 În al șaselea rând, la punctul 8 din decizia atacată, Comisia a analizat măsurile corective care trebuiau luate și amenzile care trebuiau aplicate.
- 51 Referitor în special la stabilirea cuantumului amenzilor, Comisia a arătat că a luat în considerare gravitatea și durata încălcării unice și continue, precum și eventualele circumstanțe agravante sau atenuante. În această privință, Comisia s-a referit la Orientările privind calcularea amenzilor aplicate în temeiul articolului 23 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 (JO 2006, C 210, p. 2, Ediție specială, 08/vol. 4, p. 264, denumite în continuare „Orientările din 2006”).
- 52 În considerentele (1184) și (1185) ale deciziei atacate, Comisia a arătat că cuantumul de bază al amenzii a fost stabilit ca proporție care putea ajunge până la 30 % din valoarea vânzărilor întreprinderii, determinată în funcție de gravitatea încălcării, înmulțită cu numărul anilor de participare a întreprinderii la încălcare, la care se adăuga un quantum suplimentar cuprins între 15 și 25 % din valoarea vânzărilor (denumit în continuare „quantumul suplimentar”).

- 53 În considerentul (1197) al deciziei atacate, Comisia a stabilit valoarea vânzărilor adunând, pentru anul 2005, care era ultimul an complet înainte de încetarea încălcării unice și continue, cifra de afaceri aferentă zborurilor în cele două sensuri pe rutele din interiorul SEE, pe rutele Uniune-țări terțe, pe rutele Uniune-Elveția, precum și pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe. Comisia a ținut seama de asemenea de aderarea la Uniune a unor noi state membre în anul 2004.
- 54 În considerentele (1198)-(1212) ale deciziei atacate, ținând seama de natura încălcării (acorduri orizontale de stabilire a prețurilor), de cota de piață cumulată a transportatorilor incriminați (34 % la nivel mondial și cel puțin tot atât pe rutele din interiorul SEE și SEE-țări terțe), de întinderea geografică a înțelegerii în litigiu (mondială) și de punerea sa în aplicare efectivă, Comisia a stabilit coeficientul de gravitate la 16 %.
- 55 În considerentele (1214)-(1217) ale deciziei atacate, Comisia a stabilit durata participării reclamantei la încălcarea unică și continuă după cum urmează, în funcție de rutele relevante:
- în privința rutelor din interiorul SEE: de la 7 decembrie 1999 până la 14 februarie 2006, echivalentă cu 6 ani și 2 luni și un factor de multiplicare de $6^{2/12}$;
 - în privința rutelor Uniune-țări terțe: de la 1 mai 2004 până la 14 februarie 2006, echivalentă cu 1 an și 9 luni și un factor de multiplicare de $1^{9/12}$;
 - în privința rutelor Uniune-Elveția: de la 1 iunie 2002 până la 14 februarie 2006, echivalentă cu 3 ani și 8 luni și un factor de multiplicare de $3^{8/12}$;
 - în privința rutelor SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe: de la 19 mai 2005 până la 14 februarie 2006, echivalentă cu 8 luni și un factor de multiplicare de $8/12$.
- 56 În considerentul (1219) al deciziei atacate, Comisia a reținut că, având în vedere împrejurările specifice ale cauzei și criteriile prezentate la punctul 54 de mai sus, quantumul suplimentar trebuia stabilit la 16 % din valoarea vânzărilor.
- 57 În consecință, în considerentele (1240)-(1242) ale deciziei atacate, quantumul de bază evaluat pentru reclamantă la 113 000 000 de euro a fost stabilit la 56 000 000 de euro, după aplicarea unei reduceri de 50 % întemeiate pe punctul 37 din Orientările din 2006 (denumită în continuare „reducerea generală de 50 %”), în legătură cu faptul că o parte a serviciilor referitoare la rutele de sosire și la rutele dinspre SEE spre țări terțe (denumite în continuare „rutele de plecare”) erau efectuate în afara teritoriului acoperit de Acordul privind SEE și că o parte a prejudiciului erau, așadar, susceptibile să se producă în afara teritoriului menționat.
- 58 În considerentele (1264) și (1265) ale deciziei atacate, în temeiul punctului 29 din Orientările din 2006, Comisia a acordat transportatorilor incriminați o reducere suplimentară din quantumul de bază al amenzii de 15 % (denumită în continuare „reducerea generală de 15 %”), pentru motivul că anumite regimuri de reglementare au încurajat înțelegerea în litigiu.
- 59 În consecință, în considerentul (1293) al deciziei atacate, Comisia a stabilit quantumul de bază al amenzii reclamantei după ajustare la 47 600 000 de euro.

60 În considerentele (1314)-(1322) ale deciziei atacate, Comisia a ținut seama de contribuția reclamantei în cadrul cererii sale de clemență prin aplicarea unei reduceri de 25 % a cuantumului amenzii, astfel încât, după cum se arată în considerentul (1404) al deciziei atacate, cuantumul amenzii aplicate reclamantei a fost stabilit la 35 700 000 de euro.

61 Dispozitivul deciziei atacate, în măsura în care privește reclamanta, are următorul cuprins:

„Articolul 1

Prin coordonarea comportamentului lor cu privire la stabilirea prețurilor pentru furnizarea de servicii de [transport de mărfuri] în întreaga lume în ceea ce privește [STC], [STS] și plata unui comision pe suprataxe, întreprinderile următoare au săvârșit următoarea încălcare unică și continuă a articolului 101 [TFUE], a articolului 53 din [Acordul privind SEE] și a articolului 8 din [Acordul CE-Elveția privind transportul aerian] în ceea ce privește rutele următoare și în perioadele următoare.

(1) Întreprinderile următoare au încălcat articolul 101 TFUE și articolul 53 din Acordul privind SEE în ceea ce privește rutele [din interiorul SEE], în următoarele perioade:

[...]

(h) [reclamanta], de la 7 decembrie 1999 până la 14 februarie 2006;

[...]

(2) Întreprinderile următoare au încălcat articolul 101 TFUE în ceea ce privește rutele dintre [Uniune-țări terțe], în următoarele perioade:

[...]

(h) [reclamanta], de la 1 mai 2004 până la 14 februarie 2006;

[...]

(3) Întreprinderile următoare au încălcat articolul 53 din Acordul privind SEE în ceea ce privește rutele [SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe], în următoarele perioade:

[...]

(h) [reclamanta], de la 19 mai 2005 până la 14 februarie 2006;

[...]

(4) Întreprinderile următoare au încălcat articolul 8 din Acordul [CE- Elveția] privind transportul aerian în ceea ce privește rutele [Uniune-Elveția], în următoarele perioade:

[...]

(h) [reclamanta], de la 1 iunie 2002 până la 14 februarie 2006;

[...]

Articolul 2

Decizia [...] din 9 noiembrie 2010 se modifică după cum urmează:

La articolul 5 se abrogă [literele] (j), (k) și (l).

Articolul 3

Pentru încălcarea unică și continuă vizată la articolul 1 din prezenta decizie și în ceea ce privește British Airways [...], precum și în ceea ce privește aspectele de la articolele 1-4 din Decizia [...] din 9 noiembrie 2010, care au devenit definitive, se aplică următoarele amenzi:

[...]

(h) [reclamanta]: 35 700 000 EUR;

[...]

Articolul 4

Întreprinderile vizate la articolul 1 pun imediat capăt încălcării unice și continue menționate la articolul respectiv, dacă nu au făcut deja acest lucru.

Acestea se abțin de la repetarea oricărui act sau a oricărei conduite cu același obiect sau cu un efect identic sau asemănător.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează următorilor destinatari:

[...]

[reclamanta]

[...]”

II. Procedura și concluziile părților

- 62 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 30 mai 2017, reclamanta a introdus prezenta acțiune.
- 63 Comisia a depus memoriul în apărare la grefa Tribunalului la 29 septembrie 2017.
- 64 Reclamanta a depus replica la grefa Tribunalului la 2 ianuarie 2018.
- 65 Comisia a depus duplica la grefa Tribunalului la 8 martie 2018.
- 66 La 24 aprilie 2019, la propunerea Camerei a patra, Tribunalul a decis, în temeiul articolului 28 din Regulamentul de procedură, să trimită prezenta cauză unui complet extins.

- 67 La 17 iunie 2019, în cadrul măsurilor de organizare a procedurii prevăzute la articolul 89 din Regulamentul de procedură, Tribunalul a adresat părților întrebări scrise. Acestea au răspuns în termenul stabilit.
- 68 Pledoariile părților și răspunsurile acestora la întrebările adresate de Tribunal au fost ascultate în ședința din 3 iulie 2019.
- 69 Prin Ordonanța din 19 iunie 2020, Tribunalul (Camera a patra extinsă), considerând că nu era suficient de lămurit și că era necesar să solicite părților să își prezinte observațiile cu privire la un argument care nu a fost dezbătut de acestea, a dispus redeschiderea fazei orale a procedurii în temeiul articolului 113 din Regulamentul de procedură.
- 70 Părțile au răspuns în termenul stabilit la o serie de întrebări adresate de Tribunal la 22 iunie 2020 și ulterior au prezentat observații cu privire la răspunsurile lor respective.
- 71 Prin Decizia din 4 august 2020, Tribunalul a închis din nou faza orală a procedurii.
- 72 Reclamanta solicită Tribunalului:
- anularea deciziei atacate, în măsura în care o privește;
 - cu titlu subsidiar, reducerea cuantumului amenzii care i-a fost aplicată prin decizia atacată;
 - obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.
- 73 Comisia solicită în esență Tribunalului:
- respingerea acțiunii;
 - modificarea cuantumului amenzii aplicate reclamantei prin retragerea beneficiului reducerii generale de 50 % și a reducerii generale de 15 % în ipoteza în care Tribunalul ar statua că cifra de afaceri din vânzarea de servicii de transport de mărfuri la sosire nu putea fi inclusă în valoarea vânzărilor;
 - obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

III. În drept

- 74 În cadrul acțiunii, reclamanta formulează atât concluzii în anularea deciziei atacate, cât și concluzii prin care solicită reducerea cuantumului amenzii care i-a fost aplicată. Referitor la Comisie, aceasta a formulat o cerere având ca obiect în esență modificarea cuantumului amenzii aplicate reclamantei în ipoteza în care Tribunalul ar statua că cifra de afaceri din vânzarea de servicii de transport de mărfuri la sosire nu putea fi inclusă în valoarea vânzărilor.

A. Cu privire la concluziile în anulare

- 75 Reclamanta invocă zece motive în susținerea concluziilor sale în anulare. Aceste motive sunt întemeiate:
- primul, pe încălcarea principiului *ne bis in idem*, a articolului 266 TFUE și a termenului de prescripție;
 - al doilea, pe încălcarea principiului nediscriminării;
 - al treilea, pe încălcări ale articolului 101 TFUE, a articolului 53 din Acordul privind SEE și obligației de motivare, cu privire, pe de o parte, la stabilirea în sarcina sa a răspunderii pentru încălcarea unică și continuă pe rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția pentru perioada anterioară datei de 1 mai 2004 și, pe de altă parte, la stabilirea datei de început a participării sale la această încălcare;
 - al patrulea, pe încălcarea articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE, cu privire la stabilirea în sarcina sa a răspunderii pentru încălcarea unică și continuă pe rute pe care aceasta nu era o concurență reală sau potențială;
 - al cincilea, pe necompetența Comisiei de a aplica articolul 101 TFUE și articolul 53 din Acordul privind SEE în cazul serviciilor de transport de mărfuri la sosire;
 - al șaselea, pe încălcarea dreptului la apărare, a principiului nediscriminării și a principiului proporționalității, cu privire la aplicarea în cazul diferitor transportatori a unor cerințe diferite în materie probatorie;
 - al șaptelea, pe încălcarea Orientărilor din 2006 și a principiului proporționalității în ceea ce privește, pe de o parte, stabilirea valorii vânzărilor și, pe de altă parte, stabilirea coeficientului de gravitate și a cuantumului suplimentar;
 - al optulea, pe încălcarea Orientărilor din 2006 și a principiului protecției încrederii legitime, cu privire la includerea în valoarea vânzărilor a cifrei de afaceri din vânzarea de servicii de transport de mărfuri la sosire unor clienți stabiliți în afara SEE;
 - al nouălea, pe încălcarea principiului proporționalității ca urmare a caracterului insuficient al reducerii generale de 15 %, și
 - al zecelea, pe încălcarea principiului nediscriminării, a principiului proporționalității, precum și în esență a obligației de motivare, cu privire la refuzul Comisiei de a-i acorda o reducere a cuantumului amenzii de 10 % pentru participarea sa limitată la încălcarea unică și continuă.
- 76 Tribunalul consideră oportun să examineze mai întâi al cincilea motiv, în continuare, motivul ridicat din oficiu, întemeiat pe necompetența Comisiei în privința Acordului CE-Elveția privind transportul aerian de a constata și de a sancționa o încălcare pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-Elveția, și, în sfârșit, în mod succesiv, primul-al patrulea motiv și motivele al șaselea-al zecelea.

1. Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe incompetența Comisiei de a aplica articolul 101 TFUE și articolul 53 din Acordul privind SEE în cazul serviciilor de transport de mărfuri la sosire

- 77 Reclamanta susține că Comisia nu era competentă să aplice articolul 101 TFUE și articolul 53 din Acordul privind SEE serviciilor de transport de mărfuri la sosire, aspect pe care aceasta îl contestă.
- 78 Trebuie amintit că, în privința unui comportament adoptat în afara teritoriului SEE, competența Comisiei în temeiul dreptului internațional public de a constata și de a sancționa o încălcare a articolului 101 TFUE sau a articolului 53 din Acordul privind SEE poate fi stabilită în raport cu criteriul punerii în aplicare sau în raport cu criteriul efectelor calificate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 septembrie 2017, Intel/Comisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punctele 40-47, și Hotărârea din 12 iulie 2018, Brugg Kabel și Kabelwerke Brugg/Comisia, T-441/14, EU:T:2018:453, punctele 95-97).
- 79 Aceste criterii sunt alternative și necumulative (Hotărârea din 12 iulie 2018, Brugg Kabel și Kabelwerke Brugg/Comisia, T-441/14, EU:T:2018:453, punctul 98; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 6 septembrie 2017, Intel/Comisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punctele 62-64).
- 80 În considerentele (1043)-(1046) ale deciziei atacate, Comisia s-a întemeiat, astfel cum recunoaște reclamanta, atât pe criteriul punerii în aplicare, cât și pe criteriul efectelor calificate pentru a stabili în raport cu dreptul internațional public competența sa de a constata și de a sancționa o încălcare a articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE pe rutele de sosire.
- 81 Întrucât reclamanta invocă o eroare în aplicarea fiecăruia dintre aceste două criterii, Tribunalul apreciază că este oportun să examineze mai întâi dacă Comisia avea temei să se prevaleze de criteriul efectelor calificate. Conform jurisprudenței menționate la punctul 79 de mai sus, numai în cazul unui răspuns negativ va trebui să se verifice dacă Comisia se putea întemeia pe criteriul punerii în aplicare.
- 82 Reclamanta susține că presupusele efecte ale comportamentului în litigiu nu pot justifica aplicarea articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE în cazul serviciilor de transport de mărfuri la sosire. Comisia, căreia i-ar reveni sarcina probei, nu ar fi dovedit că acest comportament a avut un efect imediat, substanțial și previzibil pe teritoriul SEE.
- 83 Reclamanta arată, întemeindu-se pe Orientările privind conceptul de efect asupra comerțului din articolele [101] și [102 TFUE] (JO 2004, C 101, p. 81, Ediție specială, 08/vol. 4, p. 149), că efectele de care se prevalează Comisia în considerentul (1045) al deciziei atacate sunt, în cel mai bun caz, speculative și, oricum, prea îndepărtate pentru a susține motivul potrivit căruia comportamentul în litigiu a restrâns concurența în cadrul SEE.
- 84 În special, Comisia nu ar prezenta niciun element de probă în susținerea afirmației sale potrivit căreia prețul mărfurilor vândute în cadrul SEE ar fi afectat de prețurile serviciilor de transport de mărfuri la sosire. De altfel, un asemenea efect nu ar putea fi substanțial, întrucât suprataxele nu reprezintă decât o fracțiune din costul total al serviciilor de transport de mărfuri, iar costul acestora din urmă reprezintă în sine doar o fracțiune din costul mărfurilor importate în SEE. Un astfel de efect nu ar putea, prin definiție, nici să fie imediat, întrucât clienții au posibilitatea de a repercuta sau nu o eventuală creștere a prețurilor serviciilor de transport de mărfuri la sosire asupra prețului mărfurilor importate și, dacă este cazul, de a decide cu privire la proporțiile în

care o repercutează. Un astfel de efect nu ar fi fost, în cele din urmă, previzibil, întrucât reclamanta nu ar fi fost activă pe piețele în cauză din aval, iar suprataxele nu reprezentau decât o parte minusculă din costul transportului de mărfuri.

- 85 În plus, efectul legat de creșterea prețului mărfurilor importate în SEE ar privi o piață diferită de cea în discuție în speță, și anume cea a serviciilor de transport de mărfuri, și nu poate, în consecință, să justifice motivul potrivit căruia comportamentul în litigiu a restrâns concurența în cadrul SEE.
- 86 Pe de altă parte, pentru a stabili competența Comisiei de a constata și de a sancționa o încălcare a normelor de concurență, nu ar fi suficient să se califice un comportament drept încălcare unică și continuă, fără a se analiza efectele anticoncurențiale ale acestuia.
- 87 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 88 În decizia atacată, Comisia s-a întemeiat în esență pe trei motive autonome pentru a reține că era îndeplinit în speță criteriul efectelor calificate.
- 89 Primele două motive figurează în considerentul (1045) al deciziei atacate. Astfel cum a confirmat Comisia în răspuns la întrebările scrise și orale adresate de Tribunal, aceste motive se referă la efectele coordonării în legătură cu serviciile de transport de mărfuri la sosire, privite în mod izolat. Potrivit primului motiv, „costurile majorate ale transportului aerian spre SEE și, prin urmare, prețurile mai ridicate ale mărfurilor importate [erau], prin natura lor, susceptibile să aibă efecte asupra consumatorilor în cadrul SEE”. Al doilea motiv privește efectele coordonării în legătură cu serviciile de transport de mărfuri la sosire „și asupra furnizării de servicii de [transport de mărfuri] de către alți transportatori în cadrul SEE, între platformele de corespondență («hubs») în SEE utilizate de transportatorii din țări terțe și aeroporturile de destinație a acestor transporturi în SEE care nu sunt deservite de transportatorul din țara terță”.
- 90 Al treilea motiv figurează în considerentul (1046) al deciziei atacate și se referă, după cum reiese din răspunsurile Comisiei la întrebările scrise și orale adresate de Tribunal, la efectele încălcării unice și continue, privită în ansamblu.
- 91 Tribunalul consideră că este oportun să examineze atât efectele coordonării în legătură cu serviciile de transport de mărfuri la sosire, privită izolat, cât și efectele încălcării unice și continue, privită în ansamblu, începând cu primele.

a) Cu privire la efectele coordonării în legătură cu serviciile de transport de mărfuri la sosire, privită izolat

- 92 Trebuie analizată mai întâi temeinicia primului motiv pe care se întemeiază concluzia Comisiei potrivit căreia criteriul efectelor calificate este îndeplinit în speță (denumit în continuare „efectul în cauză”).
- 93 În această privință, trebuie amintit că, astfel cum reiese din considerentul (1042) al deciziei atacate, criteriul efectelor calificate permite să se justifice aplicarea normelor de concurență ale Uniunii și ale SEE din perspectiva dreptului internațional public atunci când este previzibil că comportamentul în litigiu produce un efect imediat și substanțial în piața internă sau în cadrul

SEE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 septembrie 2017, Intel/Comisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punctul 49; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 25 martie 1999, Gencor/Comisia, T-102/96, EU:T:1999:65, punctul 90).

- 94 În speță, reclamanta contestă atât relevanța efectului în cauză (a se vedea punctele 95-114 de mai jos), cât și caracterul său previzibil (a se vedea punctele 116-131 de mai jos), caracterul său substanțial (a se vedea punctele 132-142 de mai jos) și caracterul său imediat (a se vedea punctele 143-153 de mai jos).

1) Cu privire la relevanța efectului în cauză

- 95 Reiese din jurisprudență că faptul că o întreprindere care participă la un acord sau la o practică concertată este situată într-un stat terț nu împiedică aplicarea articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE, din moment ce acest acord sau această practică își produce efectele pe piața internă sau, respectiv, în cadrul SEE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 noiembrie 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, punctul 11).
- 96 Aplicarea criteriului efectelor calificate are ca obiectiv tocmai includerea unor comportamente care, desigur, nu au fost adoptate pe teritoriul SEE, însă ale căror efecte anticoncurențiale sunt susceptibile să se facă simțite pe piața internă sau în cadrul SEE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 septembrie 2017, Intel/Comisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punctul 45).
- 97 Contrar celor susținute de reclamantă, acest criteriu nu impune să se stabilească faptul că comportamentul în litigiu a avut „într-adevăr efecte anticoncurențiale” pe piața internă sau în cadrul SEE. Dimpotrivă, potrivit jurisprudenței, este suficient să se țină seama de efectul probabil al acestui comportament asupra concurenței (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 septembrie 2017, Intel/Comisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punctul 51).
- 98 Astfel, revine Comisiei sarcina de a asigura protecția concurenței pe piața internă sau în cadrul SEE împotriva amenințărilor față de funcționarea sa efectivă.
- 99 În prezența unui comportament despre care Comisia a considerat, precum în speță, că prezenta un asemenea grad de nocivitate pentru concurența pe piața internă sau în cadrul SEE încât putea fi calificat drept restrângere a concurenței „prin obiect” în sensul articolului 101 TFUE și al articolului 53 din Acordul privind SEE, nici aplicarea criteriului efectelor calificate nu poate impune demonstrarea efectelor concrete pe care le presupune calificarea unui comportament drept restrângere a concurenței „prin efect” în sensul acestor dispoziții.
- 100 În această privință, trebuie amintit, asemenea reclamantei, că criteriul efectelor calificate este consacrat în formularea articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE, care urmăresc să prevină acordurile și practicile care limitează concurența pe piața internă și, respectiv, în cadrul SEE. Astfel, aceste dispoziții interzic acordurile și practicile întreprinderilor care au ca obiect sau efect împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței „în cadrul pieței interne” și, respectiv, „pe teritoriul aflat sub incidența [Acordului privind SEE]” (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 septembrie 2017, Intel/Comisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punctul 42).

- 101 Or, potrivit unei jurisprudențe constante, obiectul și efectul anticoncurențial nu sunt condiții cumulative, ci alternative pentru a aprecia dacă un comportament intră sub incidența interdicțiilor prevăzute la articolele 101 TFUE și 53 din Acordul privind SEE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 iunie 2009, *T-Mobile Netherlands* și alții, C-8/08, EU:C:2009:343, punctul 28 și jurisprudența citată).
- 102 Rezultă că, astfel cum a arătat Comisia în considerentul (917) al deciziei atacate, luarea în considerare a efectelor concrete ale comportamentului în litigiu este inutilă, din moment ce obiectul anticoncurențial al acestuia din urmă este dovedit (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 iulie 1966, *Consten și Grundig/Comisia*, 56/64 și 58/64, EU:C:1966:41, p. 496, și Hotărârea din 6 octombrie 2009, *GlaxoSmithKline Services și alții/Comisia și alții*, C-501/06 P, C-513/06 P, C-515/06 P și C-519/06 P, EU:C:2009:610, punctul 55).
- 103 În aceste condiții, a interpreta criteriul efectelor calificate așa cum pare să sugereze reclamanta, în sensul că ar impune dovedirea efectelor concrete ale comportamentului în litigiu chiar și în prezența unei restrângeri a concurenței „prin obiect”, ar echivala cu a supune competența Comisiei de a constata și de a sancționa o încălcare a articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE unei condiții care nu are temei în textul acestor dispoziții.
- 104 În consecință, reclamanta nu poate reproșa în mod valabil Comisiei că a săvârșit o eroare atunci când a reținut că era îndeplinit criteriul efectelor calificate, deși indicase în considerentele (917), (1190) și (1277) ale deciziei atacate că nu era ținută să efectueze o evaluare a efectelor anticoncurențiale ale comportamentului în litigiu în raport cu obiectul anticoncurențial al acestuia. Reclamanta nici nu poate deduce din aceste considerente că Comisia nu a efectuat nicio analiză a efectelor produse de comportamentul respectiv pe piața internă sau în cadrul SEE în vederea aplicării acestui criteriu.
- 105 Astfel, în considerentul (1045) al deciziei atacate, Comisia a considerat în esență că încălcarea unică și continuă, în măsura în care privea rutele de sosire, era susceptibilă să majoreze cuantumul suprataxelor și, în consecință, prețul total al serviciilor de transport de mărfuri la sosire și că agenții de expediție repercutaseră acest cost suplimentar expeditorilor stabiliți în SEE, care au trebuit să plătească pentru mărfurile pe care le cumpăraseră un preț mai ridicat decât cel care le-ar fi fost facturat în lipsa încălcării menționate.
- 106 Niciunul dintre argumentele reclamantei nu permite să se considere că efectul în cauză nu se număra printre efectele produse de comportamentul în litigiu de care Comisia ar putea ține seama în mod întemeiat în scopul aplicării criteriului efectelor calificate.
- 107 În primul rând, contrar celor susținute de reclamantă, nimic din modul de redactare, din economia sau din finalitatea articolului 101 TFUE nu permite să se considere că efectele luate în considerare în vederea aplicării criteriului efectelor calificate trebuie să se producă mai degrabă pe aceeași piață precum cea vizată de încălcarea în cauză decât pe o piață în aval, cum este cazul în speță (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 septembrie 2015, *Toshiba/Comisia*, T-104/13, EU:T:2015:610, punctele 159 și 161).
- 108 În al doilea rând, reclamanta susține în mod eronat că comportamentul în litigiu, în măsura în care privea rutele de sosire, nu era susceptibil să restrângă concurența în SEE, pentru motivul că aceasta nu se exercita decât în țările terțe în care sunt stabiliți agenții de expediție care se aprovizionau cu servicii de transport de mărfuri la sosire de la transportatorii incriminați.

- 109 În această privință, trebuie arătat că aplicarea criteriului efectelor calificate trebuie să se efectueze în lumina contextului economic și juridic în care se înscrie comportamentul în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 noiembrie 1971, Béguelin Import, 22/71, EU:C:1971:113, punctul 13).
- 110 În speță, din considerentele (14), (17) și (70) ale deciziei atacate și din răspunsurile părților la măsurile Tribunalului de organizare a procedurii reiese că transportatorii vând exclusiv sau aproape exclusiv serviciile lor de transport de mărfuri unor agenți de expediție. Or, în ceea ce privește serviciile de transport de mărfuri la sosire, cvasitotalitatea acestor vânzări se efectuează la punctul de origine al rutelor în cauză, în afara SEE, unde sunt stabiliți agenții de expediție menționați. Astfel, din cererea introductivă reiese că, între 1 mai 2004 și 14 februarie 2006, reclamanta nu a realizat decât o proporție neglijabilă din vânzările sale de servicii de transport de mărfuri la sosire către clienți stabiliți în SEE.
- 111 Totuși, trebuie să se constate că, deși agenții de expediție cumpără aceste servicii, ei acționează în special în calitate de intermediari, pentru a le consolida într-un lot de servicii al căror obiect este, prin definiție, organizarea transportului integrat de mărfuri spre teritoriul SEE în numele expeditorilor. După cum reiese din considerentul (70) al deciziei atacate, aceștia din urmă pot fi în special cumpărătorii sau proprietarii mărfurilor transportate. Prin urmare, este cel puțin probabil ca aceștia să fie stabiliți în SEE.
- 112 Rezultă că, în condițiile în care agenții de expediție repercutează asupra prețului loturilor lor de servicii eventualul cost suplimentar rezultat din înțelegerea în litigiu, încălcarea unică și continuă, în măsura în care privește rutele de sosire, poate avea o incidență în special asupra concurenței pe care agenții de expediție o fac pentru a atrage clientela acestor expeditori și, prin urmare, efectul în cauză se poate materializa pe piața internă sau în cadrul SEE.
- 113 În al treilea rând, referitor la punctul 43 din orientările menționate la punctul 83 de mai sus, este suficient să se arate că acesta privește un exemplu diferit de cel avut în vedere în speță și că se referă, în orice caz, la noțiunea de afectare a comerțului dintre statele membre în sensul articolului 101 alineatul (1) TFUE, iar nu la chestiunea competenței teritoriale a Comisiei în temeiul criteriului efectelor calificate. Or, aici este vorba despre chestiuni distincte, prima referindu-se la stabilirea domeniului dreptului Uniunii în materie de concurență în raport cu cel al statelor membre (Hotărârea din 13 iulie 2006, Manfredi și alții, C-295/04-C-298/04, EU:C:2006:461, punctul 41), în timp ce a doua privește justificarea competenței Comisiei în raport cu dreptul internațional public (a se vedea punctul 78 de mai sus).
- 114 În consecință, costul suplimentar pe care este posibil ca expeditorii să fi trebuit să îl plătească și scumpirea mărfurilor importate în SEE care poate să fi rezultat din acesta se numără printre efectele produse de comportamentul în litigiu pe care Comisia se putea întemeia în scopul aplicării criteriului efectelor calificate.
- 115 Conform jurisprudenței citate la punctul 93 de mai sus, se ridică, așadar, întrebarea dacă acest efect are caracterul previzibil, substanțial și imediat necesar.

2) Cu privire la caracterul previzibil al efectului în cauză

- 116 Cerința previzibilității urmărește să asigure securitatea juridică, garantând că întreprinderile în cauză nu pot fi sancționate ca urmare a unor efecte care ar rezulta într-adevăr din comportamentul lor, dar la care nu se puteau aștepta în mod rezonabil (a se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Kokott prezentate în cauza Otis Gesellschaft și alții, C-435/18, EU:C:2019:651, punctul 83).
- 117 Îndeplinesc astfel cerința previzibilității efectele a căror producere trebuie să poată fi prevăzută în mod rezonabil de părțile la înțelegerea în cauză conform experienței lor generale, spre deosebire de efectele rezultate dintr-o succesiune de împrejurări cu totul excepționale și, prin urmare, dintr-o derulare atipică a legăturii de cauzalitate (a se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Kokott prezentate în cauza Kone și alții, C-557/12, EU:C:2014:45, punctul 42).
- 118 Or, din considerentele (846), (909), (1199) și (1208) ale deciziei atacate reiese că, în speță, este vorba despre un comportament coluziv de stabilire orizontală a prețurilor, despre care experiența arată că atrage printre altele creșteri de prețuri, conducând la o alocare necorespunzătoare a resurselor, în special în detrimentul consumatorilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 septembrie 2014, CB/Comisia, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, punctul 51).
- 119 Reiese de asemenea din considerentele (846), (909), (1199) și (1208) ale deciziei atacate că acest comportament se referea la STC, la STS și la refuzul de plată a comisioanelor.
- 120 În speță, era, așadar, previzibil pentru transportatorii incriminați că stabilirea orizontală a STC și a STS va determina creșterea nivelului acestora. După cum reiese din considerentele (874), (879) și (899) ale deciziei atacate, refuzul de plată a comisioanelor era de natură să consolideze o asemenea creștere. Într-adevăr, acesta se compunea dintr-un refuz concertat de a acorda agenților de expediție reduceri la suprataxe și urmărea astfel să permită transportatorilor incriminați să „mențină sub control incertitudinea cu privire la stabilirea prețurilor pe care ar fi putut să o creeze concurența privind plata comisioanelor [în cadrul negocierilor cu agenții de expediție]” [considerentul (874) al deciziei menționate] și să elimine astfel concurența în privința suprataxelor [considerentul (879) al acestei decizii].
- 121 Or, din considerentul (17) al deciziei atacate reiese că prețul serviciilor de transport de mărfuri se compune din tarife și din suprataxe, printre care STC și STS. Cu excepția cazului în care se consideră că o creștere a STC și a STS ar fi compensată, printr-un efect al vaselor comunicante suficient de probabil, printr-o reducere corespunzătoare a tarifelor și a altor suprataxe, o astfel de creștere era în principiu de natură să determine o creștere a prețului total al serviciilor de transport de mărfuri la sosire. Or, reclamanta nu a demonstrat că un efect al vaselor comunicante era atât de probabil încât să facă imprevizibil efectul în cauză.
- 122 În aceste condiții, părțile la înțelegerea în litigiu ar fi putut să prevadă în mod rezonabil că încălcarea unică și continuă ar avea ca efect, în măsura în care privea serviciile de transport de mărfuri la sosire, o creștere a prețului serviciilor de transport de mărfuri pe rutele de sosire.
- 123 Prin urmare, se ridică problema dacă era previzibil pentru transportatorii incriminați ca agenții de expediție să fi repercutat un asemenea cost suplimentar asupra propriilor clienți, și anume expeditorii.

- 124 În această privință, din considerentele (14) și (70) ale deciziei atacate reiese că prețul serviciilor de transport de mărfuri constituie un input pentru agenții de expediție. Este vorba în acest caz despre un cost variabil, a cărui creștere are în principiu ca efect creșterea costului marginal în raport cu care agenții de expediție își definesc propriile prețuri.
- 125 Reclamanta nu prezintă niciun element care să demonstreze că împrejurările speței erau puțin propice repercutării în aval, asupra expeditorilor, a costului suplimentar rezultat din încălcarea unică și continuă pe rutele de sosire.
- 126 În aceste condiții, era previzibil în mod rezonabil pentru transportatorii incriminați ca agenții de expediție să repercuteze un asemenea cost suplimentar asupra expeditorilor prin intermediul unei creșteri a prețului serviciilor de expediere de mărfuri.
- 127 Or, după cum reiese din considerentele (70) și (1031) ale deciziei atacate, costul mărfurilor ale căror transport integrat este organizat în general de agenții de expediție în numele expeditorilor include prețul serviciilor de expediere de mărfuri și în special pe cel al serviciilor de transport de mărfuri, care reprezintă un element constitutiv al acestuia.
- 128 Având în vedere cele ce precedă, era, așadar, previzibil pentru transportatorii incriminați că încălcarea unică și continuă va avea ca efect, în măsura în care privea rutele de sosire, o creștere a prețului mărfurilor importate.
- 129 Pentru motivele reținute la punctul 111 de mai sus, era de asemenea previzibil pentru transportatorii incriminați, astfel cum reiese din considerentul (1045) al deciziei atacate, ca acest efect să se producă în SEE.
- 130 Întrucât efectul în cauză a evidențiat cursul normal al lucrurilor și raționalitatea economică, nu era deloc necesar, contrar celor susținute de reclamantă, ca aceasta să acționeze pe piața importului de mărfuri sau a revânzării lor în aval pentru a putea să îl prevadă.
- 131 Prin urmare, trebuie să se concluzioneze că Comisia a stabilit corespunzător cerințelor legale că efectul în cauză avea caracterul previzibil necesar.

3) Cu privire la caracterul substanțial al efectului în cauză

- 132 Aprecierea caracterului substanțial al efectelor produse de comportamentul în litigiu trebuie efectuată în lumina tuturor împrejurărilor relevante din speță. Aceste împrejurări includ printre altele durata, natura și întinderea încălcării. Alte împrejurări, precum importanța întreprinderilor care au participat la acest comportament, pot fi de asemenea relevante (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 septembrie 2015, Toshiba/Comisia, T-104/13, EU:T:2015:610, punctul 159, și Hotărârea din 12 iulie 2018, Brugg Kabel și Kabelwerke Brugg/Comisia, T-441/14, EU:T:2018:453, punctul 112).
- 133 Atunci când efectul examinat privește o creștere a prețului unui bun sau al unui serviciu finit derivat din serviciul care face obiectul înțelegerii sau care îl conține, proporția din prețul bunului sau al serviciului finit pe care o reprezintă serviciul care face obiectul înțelegerii poate fi de asemenea luată în considerare.
- 134 În speță, având în vedere toate împrejurările relevante, trebuie să se considere că efectul în cauză, referitor la creșterea prețului mărfurilor importate în SEE, are caracter substanțial.

- 135 Astfel, în primul rând, din considerentul (1146) al deciziei atacate reiese că durata încălcării unice și continue este de 21 de luni, în măsura în care privea rutele Uniune-țări terțe, și de 8 luni, în măsura în care privea rutele SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe. Din considerentele (1215) și (1217) ale deciziei menționate reiese că aceasta era și durata participării tuturor transportatorilor incriminați, cu excepția Lufthansa Cargo și a Swiss.
- 136 În al doilea rând, în ceea ce privește întinderea încălcării, din considerentul (889) al deciziei atacate reiese că STC și STC erau „măsuri de aplicare generală care nu [erau] specifice unei rute” și care „aveau ca scop să fie aplicate tuturor rutelor, la nivel mondial, inclusiv rutelor [...] spre SEE”.
- 137 În al treilea rând, în ceea ce privește natura încălcării, din considerentul (1030) al deciziei atacate reiese că încălcarea unică și continuă avea ca obiect restrângerea concurenței între transportatorii incriminați, în special pe rutele SEE-țări terțe. În considerentul (1208) al deciziei menționate, Comisia a concluzionat că „stabilirea diverselor elemente ale prețului, inclusiv a anumitor suprataxe, constitui[a] una dintre restrângerile cele mai grave ale concurenței” și, în consecință, a reținut că încălcarea unică și continuă impune aplicarea unui coeficient de gravitate situat „la limita superioară a intervalului” prevăzut de Orientările din 2006.
- 138 Cu titlu suplimentar, în ceea ce privește proporția din preț a serviciului care face obiectul înțelegerii în cadrul bunului sau al serviciului care este derivat din acesta sau care îl conține, trebuie să se observe că, în mod contrar celor susținute de reclamantă, suprataxele reprezentau în perioada încălcării o proporție importantă din prețul total al serviciilor de transport de mărfuri.
- 139 Reiese astfel dintr-o scrisoare din 8 iulie 2005 a Hong Kong Association of Freight Forwarding & Logistics (Asociația din Hong Kong a Expediției și a Logisticii) adresată președintelui subcomitetului cargo (denumit în continuare „SCC”) al Board of Airline Representatives (Asociația Reprezentanților Transportatorilor Aerieni, denumită în continuare „BAR”) din Hong Kong, că suprataxele reprezintă o „parte foarte semnificativă” din prețul total al scrisorilor de transport aerian pe care trebuiau să îl achite agenții de expediție. De asemenea, în tabelul reprodus la punctul 135 din cererea introductivă, se arată că suprataxele reprezentau 11,87 % din prețul serviciilor de transport de mărfuri pe rutele SEE-țări terțe ale reclamantei în cursul exercițiului financiar 2004/2005.
- 140 Or, astfel cum reiese din considerentul (1031) al deciziei atacate, prețul serviciilor de transport de mărfuri constituia el însuși un „element important al costului mărfurilor transportate, care are impact asupra vânzării lor”. Desigur, reclamanta contestă acest lucru, însă se limitează la afirmații.
- 141 Tot cu titlu suplimentar, în ceea ce privește importanța întreprinderilor care au participat la comportamentul în litigiu, din considerentul (1209) al deciziei atacate reiese că în anul 2005 cota de piață cumulată a transportatorilor incriminați pe „piața mondială” se ridica la 34 % și era „cel puțin la fel de mare pentru serviciile de transport de marfă furnizate [...] pe rute [SEE-țări terțe]”, care cuprind atât rutele de plecare, cât și rutele de sosire. Reclamanta însăși realiza, de altfel, în perioada încălcării o cifră de afaceri importantă pe rutele de sosire, în valoare de peste 140 000 000 de euro în anul 2005.
- 142 Prin urmare, trebuie să se concluzioneze că Comisia a dovedit corespunzător cerințelor legale că efectul în cauză avea caracterul substanțial necesar.

4) Cu privire la caracterul imediat al efectului în cauză

- 143 Cerința caracterului imediat al efectelor produse de comportamentul în litigiu vizează legătura de cauzalitate dintre comportamentul în cauză și efectul examinat. Această cerință are ca obiect să garanteze că, pentru a-și justifica competența de a constata și de a sancționa o încălcare a articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE, Comisia nu se poate prevala de toate efectele posibile, nici de efectele foarte îndepărtate care ar putea rezulta din acest comportament cu titlu de *conditio sine qua non* (a se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Kokott prezentate în cauza Kone și alții, C-557/12, EU:C:2014:45, punctele 33 și 34).
- 144 Totuși, cauzalitatea imediată nu poate fi confundată cu legătura de cauzalitate universală, care ar impune constatarea sistematică și globală a întreruperii lanțului de cauzalitate în cazul în care un terț a contribuit la producerea efectelor în cauză (a se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Kokott prezentate în cauza Kone și alții, C-557/12, EU:C:2014:45, punctele 36 și 37).
- 145 În speță, intervenția agenților de expediție, cu privire la care era previzibil că, în deplină autonomie, vor repercuta asupra expeditorilor costul suplimentar pe care ar fi trebuit să îl achite, este, desigur, de natură să fi contribuit la apariția efectului în cauză. Totuși, această intervenție nu era, în sine, de natură să întrerupă lanțul de cauzalitate dintre comportamentul în litigiu și efectul menționat și, astfel, să îl priveze de caracterul său imediat.
- 146 Dimpotrivă, atunci când nu este culpabilă, ci decurge în mod obiectiv din înțelegerea în cauză, potrivit funcționării normale a pieței, o astfel de intervenție nu întrerupe lanțul de cauzalitate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 decembrie 2005, CD Cartondruck/Consiliul și Comisia, T-320/00, nepublicată, EU:T:2005:452, punctele 172-182), ci îl menține (a se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Kokott prezentate în cauza Kone și alții, C-557/12, EU:C:2014:45, punctul 37).
- 147 Or, în speță, reclamanta nu dovedește și nici măcar nu susține că repercutarea previzibilă a costului suplimentar asupra expeditorilor stabiliți în SEE ar fi culpabilă sau în afara funcționării normale a pieței.
- 148 Rezultă că efectul în discuție are caracterul imediat necesar.
- 149 Această concluzie nu poate fi repusă în discuție de argumentul reclamantei potrivit căruia, pentru a afecta „consumatorii din cadrul SEE”, la care Comisia face referire în considerentul (1045) al deciziei atacate, o „eventuală creștere a prețurilor [ar fi trebuit să fie] repercutată asupra expeditorului, apoi de la expeditor asupra importatorului și, ulterior, dacă este cazul, de la importator asupra comerciantului cu ridicata, de la comerciantul cu ridicata asupra comerciantului cu amănuntul și, în ultimul rând, de la comerciantul cu amănuntul asupra consumatorului”. Acest argument are la bază, într-adevăr, două premise eronate.
- 150 Prima dintre premisele în cauză este că acei „consumatori din cadrul SEE” menționați în considerentul (1045) al deciziei atacate sunt consumatorii finali, cu alte cuvinte persoane fizice care acționează în scopuri din afara sferei activității lor profesionale sau comerciale. Noțiunea de consumator în dreptul concurenței nu vizează numai consumatorii finali, ci toți utilizatorii, direcți sau indirecti, ai produselor sau serviciilor care au făcut obiectul comportamentului în litigiu (a se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Mengozzi prezentate în cauza MasterCard și alții/Comisia, C-382/12 P, EU:C:2014:42, punctul 156).

- 151 Reiese din considerentul (70) al deciziei atacate, a cărei temeinicie nu a fost contestată în mod util de reclamantă, că „expeditorii pot fi cumpărătorii sau vânzătorii de mărfuri care fac obiectul schimburilor comerciale sau proprietarii de mărfuri care trebuie transportate rapid pe distanțe relativ lungi”. În înscrisurile sale, Comisia a precizat că aceste mărfuri puteau fi importate pentru consumul lor direct sau ca inputuri pentru fabricarea altor produse. Or, în ceea ce privește serviciile de transport de mărfuri la sosire, acești expeditori pot, după cum arată în mod întemeiat Comisia, să fie stabiliți în SEE. Prin urmare, trimiterea la „consumatorii din cadrul SEE” care figurează în considerentul (1045) al deciziei atacate trebuie interpretată în sensul că include expeditori.
- 152 A doua dintre premisele în cauză este că, deși referirea la „consumatorii din cadrul SEE” în considerentul (1045) al deciziei atacate nu ar include decât consumatorii finali, aceștia din urmă nu ar putea achiziționa mărfurile importate decât de la un comerciant cu amănuntul, care, la rândul său, nu ar putea să le cumpere decât de la un comerciant cu ridicata, care, la rândul său, nu ar putea să le cumpere decât de la un importator și tot așa. Or, consumatorii finali pot de asemenea să achiziționeze aceste mărfuri direct de la expeditor.
- 153 Din cele ce precedă rezultă că efectul în cauză are caracterul previzibil, substanțial și imediat necesar și că primul motiv pe care s-a întemeiat Comisia pentru a concluziona că era îndeplinit criteriul efectelor calificate este întemeiat. Prin urmare, trebuie să se constate că în mod întemeiat Comisia putea reține, fără a săvârși o eroare, că era îndeplinit criteriul menționat în ceea ce privește coordonarea în legătură cu serviciile de transport de mărfuri la sosire privită izolat, fără a fi necesar să se examineze temeinicia celui de al doilea motiv reținut în considerentul (1045) al deciziei atacate.

b) Cu privire la efectele încălcării unice și continue, privită în ansamblul său

- 154 Trebuie amintit de la bun început că, în mod contrar celor sugerate de reclamantă în replică, nimic nu interzice să se aprecieze dacă Comisia dispune de competența necesară pentru a aplica, în fiecare caz, dreptul Uniunii în domeniul concurenței în raport cu comportamentul întreprinderii sau al întreprinderilor în cauză, considerat în ansamblu (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 septembrie 2017, Intel/Comisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punctul 50).
- 155 Potrivit jurisprudenței, articolul 101 TFUE poate fi aplicat unor practici și unor acorduri care servesc aceluiași obiectiv anticoncurențial, din moment ce este previzibil că, private împreună, acestea vor avea efecte imediate și substanțiale în cadrul pieței interne. Astfel, nu se poate permite întreprinderilor să se sustragă de la aplicarea normelor de concurență ale Uniunii prin combinarea mai multor comportamente care urmăresc un obiectiv identic, fiecare dintre acestea, privit izolat, nefiind susceptibil să producă un efect imediat și substanțial pe piața respectivă, însă, private împreună, fiind susceptibile să producă un asemenea efect (Hotărârea din 12 iulie 2018, Brugg Kabel și Kabelwerke Brugg/Comisia, T-441/14, EU:T:2018:453, punctul 106).
- 156 Comisia își poate întemeia astfel competența de a aplica articolul 101 TFUE în cazul unei încălcări unice și continue în modul în care a constatat-o în decizia în litigiu pe efectele previzibile, imediate și substanțiale ale acesteia în cadrul pieței interne (Hotărârea din 12 iulie 2018, Brugg Kabel și Kabelwerke Brugg/Comisia, T-441/14, EU:T:2018:453, punctul 105).
- 157 Aceste considerații se aplică, *mutatis mutandis*, în cazul articolului 53 din Acordul privind SEE.

- 158 Or, în considerentul (869) al deciziei atacate, Comisia a calificat comportamentul în litigiu drept încălcare unică și continuă, inclusiv în măsura în care privea serviciile de transport de mărfuri la sosire. Reclamanta nu contestă nici această calificare în general, nici constatarea existenței unui obiectiv anticoncurențial unic ce urmărea împiedicarea concurenței în cadrul SEE pe care se întemeiază aceasta. În cadrul celui de al treilea motiv, reclamanta contestă cel mult că propriile sale acte pot intra sub incidența unei asemenea încălcări.
- 159 În considerentul (1046) al deciziei atacate, după cum reiese din răspunsurile sale la întrebările scrise și orale adresate de Tribunal, Comisia a examinat efectele acestei încălcări private în ansamblul său. Astfel, ea a reținut în special că investigația sa a revelat o „înțelegere pusă în aplicare la nivel mondial”, ale cărei „aranjamente [...] privind rutele de sosire făceau parte integrantă din încălcarea unică și continuă a articolului 101 din TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE”. Ea a adăugat că „aplicarea uniformă a suprataxelor la scară mondială era un element-cheie al înțelegerii [în litigiu]”. După cum a arătat Comisia în răspuns la întrebările scrise adresate de Tribunal, aplicarea uniformă a suprataxelor se integra într-o strategie de ansamblu care viza neutralizarea riscului ca agenții de expediție să poată eluda efectele acestei înțelegeri optând pentru rute indirecte care nu ar fi supuse unor suprataxe coordonate pentru a transporta mărfuri de la punctul de origine la punctul de destinație. Rațiunea este că, așa cum reiese din considerentul (72) al deciziei atacate, „factorul timp este mai puțin important pentru transportul [de mărfuri] decât pentru transportul de pasageri”, astfel încât mărfurile „pot fi transportate cu un număr mai mare de escale” și că, în consecință, rutele indirecte se pot substitui rutelor directe.
- 160 Argumentele prin care reclamanta contestă existența unei astfel de substituibilități nu pot fi admise. Pe de o parte, împrejurarea că transportul de mărfuri poate fi mijlocul de transport privilegiat pentru a transporta mărfurile care sunt sensibile la scurgerea timpului nu înseamnă că toate mărfurile sunt transportate pe această cale și nici că doar mărfurile sensibile la scurgerea timpului sunt transportate în acest mod. Prin urmare, nu se poate deduce doar din această împrejurare că rutele indirecte nu se pretează în general la transportul de marfă. Pe de altă parte, trebuie arătat că reclamanta nu a prezentat nici cel mai mic element de probă în susținerea argumentației sale. Dimpotrivă, Comisia face trimitere la un acord prin care membrii alianței WOW au organizat transportul de vin din SEE spre Japonia prin conexiuni cu Statele Unite și cu țări asiatice, altele decât Japonia.
- 161 În aceste condiții, Comisia susține în mod întemeiat că faptul de a-i interzice să aplice criteriul efectelor calificate comportamentului în litigiu privat în ansamblu ar risca să conducă la o fragmentare artificială a unui comportament anticoncurențial global, susceptibil să afecteze structura pieței în cadrul SEE, într-o serie de comportamente distincte care riscă să nu țină, în tot sau în parte, de competența Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 septembrie 2017, Intel/Comisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punctul 57).
- 162 Prin urmare, trebuie să se considere că, în considerentul (1046) al deciziei atacate, Comisia putea examina efectele încălcării unice și continue, privită în ansamblu.
- 163 Or, referitor la acordurile și practicile care, în primul rând, aveau ca obiect restrângerea concurenței cel puțin în cadrul Uniunii, în SEE și în Elveția [considerentul (903) al acestei decizii], care, în al doilea rând, reuneau transportatori cu cote de piață importante [considerentul (1209) al acestei decizii] și, în al treilea rând, din cadrul cărora o parte semnificativă privea rute din

interiorul SEE pentru o perioadă mai mare de șase ani [considerentul (1146) al aceleiași decizii], nu există nicio îndoială că era previzibil ca, privită în ansamblu, încălcarea unică și continuă să producă efecte imediate și substanțiale pe piața internă sau în cadrul SEE.

- 164 Rezultă că, de asemenea, Comisia a reținut în mod întemeiat, în considerentul (1046) al deciziei atacate, că era îndeplinit criteriul efectelor calificate în ceea ce privește încălcarea unică și continuă privită în ansamblu.
- 165 Întrucât Comisia a stabilit astfel corespunzător cerințelor legale că era previzibil că comportamentul în litigiu va produce un efect substanțial și imediat în SEE, trebuie respinsă prezenta critică și, în consecință, prezentul motiv în totalitate, fără a fi necesară examinarea criticii întemeiate pe erori în aplicarea criteriului punerii în aplicare.

2. Cu privire la motivul invocat din oficiu, întemeiat pe necompetența Comisiei în raport cu Acordul CE-Elveția privind transportul aerian de a constata și de a sancționa o încălcare a articolului 53 din Acordul privind SEE pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-Elveția

- 166 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că revine instanței Uniunii sarcina de a examina din oficiu motivul, care este de ordine publică, întemeiat pe necompetența emitentului actului atacat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 iulie 2000, Salzgitter/Comisia, C-210/98 P, EU:C:2000:397, punctul 56).
- 167 Potrivit unei jurisprudențe constante, instanța Uniunii nu poate, în principiu, să își întemeieze decizia pe un motiv de drept invocat din oficiu, chiar dacă este un motiv de ordine publică, fără să solicite în prealabil părților să își prezinte observațiile cu privire la acest subiect (a se vedea Hotărârea din 17 decembrie 2009, Reexaminare M/EMEA, C-197/09 RX-II, EU:C:2009:804, punctul 57 și jurisprudența citată).
- 168 În speță, Tribunalul consideră că îi revine sarcina de a examina din oficiu dacă Comisia a depășit limitele propriei competențe, în temeiul Acordului CE-Elveția privind transportul aerian, în privința rutelor SEE, cu excepția Uniunii-Elveția, atunci când a constatat, la articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată, o încălcare a articolului 53 din Acordul privind SEE, pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe, și atunci când a solicitat părților să își prezinte observațiile cu privire la acest subiect în cadrul măsurilor de organizare a procedurii.
- 169 Reclamanta susține că referirea la „țările terțe” de la articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată include Confederația Elvețiană. Aceasta din urmă ar fi, într-adevăr, o țară terță în sensul Acordului privind SEE, a cărui încălcare este constatată la articolul menționat. Reclamanta deduce din aceasta că, la articolul menționat, Comisia a constatat o încălcare a articolului 53 din Acordul privind SEE pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-Elveția. Ea adăugă că, procedând astfel, Comisia a încălcat, pe de o parte, articolul 11 alineatul (2) din Acordul CE-Elveția privind transportul aerian și, pe de altă parte, dreptul internațional izvorât din convenții, atunci când a impus Confederației Elvețiene o obligație fără să fi obținut în prealabil consimțământul acesteia. În opinia sa, aceste nelegalități justifică o reducere a coeficientului de gravitate și, prin urmare, a cuantumului amenzii care i-a fost aplicată.

- 170 Comisia răspunde că referirea de la articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată la „rutele dintre aeroporturi din țări care sunt părți contractante la Acordul privind SEE, dar care nu sunt state membre, și aeroporturi din țări terțe” nu poate fi interpretată în sensul că include rutele SEE, cu excepția Uniunii-Elveția. În opinia sa, noțiunea de „țară terță” în sensul acestui articol exclude Confederația Elvețiană.
- 171 Comisia adaugă că, dacă ar trebui să se considere că a constatat că reclamanta este răspunzătoare pentru încălcarea articolului 53 din Acordul privind SEE pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-Elveția la articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată, ar fi depășit limitele pe care articolul 11 alineatul (2) din Acordul CE-Elveția privind transportul aerian le impune competenței sale.
- 172 Este necesar să se stabilească dacă, așa cum susține reclamanta, Comisia a constatat o încălcare a articolului 53 din Acordul privind SEE pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-Elveția, la articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată și, dacă este cazul, dacă a depășit astfel limitele competenței cu care este investită în temeiul Acordului CE-Elveția privind transportul aerian.
- 173 În această privință, trebuie amintit că principiul protecției jurisdicționale efective este un principiu general al dreptului Uniunii exprimat în prezent la articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”). Acest principiu, care corespunde în dreptul Uniunii articolului 6 paragraful 1 din Convenția pentru apărarea drepturilor omului și a libertăților fundamentale, semnată la Roma la 4 noiembrie 1950, impune ca dispozitivul unei decizii prin care Comisia constată încălcări ale normelor de concurență să fie deosebit de clar și de precis și ca întreprinderile considerate răspunzătoare și sancționate să fie în măsură să înțeleagă și să conteste imputarea acestei răspunderi și aplicarea acestor sancțiuni, astfel cum rezultă din termenii dispozitivului menționat (a se vedea Hotărârea din 16 decembrie 2015, *Martinair Holland/Comisia*, T-67/11, EU:T:2015:984, punctul 31 și jurisprudența citată).
- 174 Astfel, prin dispozitivul deciziilor sale, Comisia indică natura și întinderea încălcărilor pe care le sancționează. În ceea ce privește mai precis întinderea și natura încălcărilor sancționate, în principiu, dispozitivul, iar nu motivarea este cel important. Interpretarea prin recurgerea la motivarea deciziei este necesară numai în cazul unei lipse de claritate a termenilor utilizați în dispozitiv (a se vedea Hotărârea din 16 decembrie 2015, *Martinair Holland/Comisia*, T-67/11, EU:T:2015:984, punctul 32 și jurisprudența citată).
- 175 La articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată, Comisia a constatat că reclamanta a „încălcat articolul 53 din Acordul privind SEE în ceea ce privește rutele dintre aeroporturi din țări care sunt părți contractante la Acordul privind SEE, dar nu sunt state membre, și aeroporturi din țări terțe” de la 19 mai 2005 până la 14 februarie 2006. Ea nu a inclus în mod expres în aceste rute rutele SEE, cu excepția Uniunii-Elveția, și nici nu le-a exclus în mod expres.
- 176 Prin urmare, trebuie să se verifice dacă Confederația Elvețiană face parte dintre „țările terțe” vizate la articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată.
- 177 În această privință, trebuie să se constate că articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată distinge între „țările care sunt părți contractante la Acordul privind SEE, dar nu sunt state membre” și țările terțe. Este adevărat că, astfel cum arată reclamanta, Confederația Elvețiană nu este parte la Acordul privind SEE și se numără, așadar, printre țările terțe față de acesta.

- 178 Totuși, trebuie amintit că, având în vedere cerințele de unitate și de coerență ale ordinii juridice a Uniunii, trebuie să se prezume că aceiași termeni folosiți în același act au aceeași semnificație.
- 179 Or, la articolul 1 alineatul (2) din decizia atacată, Comisia a reținut o încălcare a articolului 101 TFUE pe „rutele dintre aeroporturi din interiorul Uniunii Europene și aeroporturi din afara SEE”. Această noțiune nu include aeroporturile din Elveția, având în vedere că Confederația Elvețiană nu este parte la Acordul privind SEE, iar aeroporturile sale trebuie, prin urmare, să fie considerate în mod formal ca fiind „din afara SEE” sau, altfel spus, într-o țară terță față de acest acord. Aeroporturile menționate fac obiectul articolului 1 alineatul (4) din decizia atacată, care reține o încălcare a articolului 8 din Acordul CE-Elveția privind transportul aerian pe „rutele dintre aeroporturi din interiorul Uniunii Europene și aeroporturi din Elveția”.
- 180 Conform principiului amintit la punctul 177 de mai sus, trebuie, așadar, să se prezume că termenii „aeroporturi din țări terțe” utilizați la articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată au aceeași semnificație cu termenii „aeroporturi din afara SEE” utilizați la alineatul (2) al acestui articol și exclud, prin urmare, aeroporturile din Elveția.
- 181 În lipsa oricărei indicații în dispozitivul deciziei atacate conform căreia Comisia ar fi intenționat să dea o semnificație diferită noțiunii de „țări terțe” menționate la articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată, trebuie să se constate că noțiunea de „țări terțe” menționată la articolul 1 alineatul (3) exclude Confederația Elvețiană.
- 182 Prin urmare, nu se poate considera că Comisia a reținut, la articolul 1 alineatul (3) din decizia atacată, că reclamanta este răspunzătoare pentru o încălcare a articolului 53 din Acordul privind SEE în privința rutelor SEE, cu excepția Uniunii-Elveția.
- 183 Întrucât dispozitivul deciziei atacate nu ridică îndoieli, Tribunalul adaugă doar cu titlu suplimentar că motivarea acestuia nu contrazice concluzia menționată.
- 184 În considerentul (1146) al deciziei atacate, Comisia a indicat că „aranjamentele anticoncurențiale” pe care le descriese încălcau articolul 101 TFUE de la 1 mai 2004 până la 14 februarie 2006 „în ceea ce privește transportul aerian între aeroporturi din Uniune și aeroporturi din afara SEE”. În nota de subsol aferentă (1514), Comisia a precizat următoarele: „[î]n sensul prezentei decizii, «aeroporturile din afara SEE» desemnează aeroporturile din alte țări decât [Confederația] Elveția[nă] și părțile contractante la Acordul privind SEE”.
- 185 Este adevărat că, atunci când, în considerentul (1146) al deciziei atacate, a descris întinderea încălcării articolului 53 din Acordul privind SEE, Comisia nu a făcut referire la noțiunea de „aeroporturi din afara SEE”, ci la cea de „aeroporturi din țări terțe”. Totuși, din aceasta nu se poate deduce că Comisia a intenționat să dea o semnificație diferită noțiunii de „aeroporturi din afara SEE” în vederea aplicării articolului 101 TFUE și celei de „aeroporturi din țări terțe” în vederea aplicării articolului 53 din Acordul privind SEE. Dimpotrivă, Comisia a utilizat aceste două expresii în mod alternativ în decizia atacată. Astfel, în considerentul (824) al deciziei atacate, Comisia a indicat că „nu va aplica articolul 101 din TFUE acordurilor și practicilor anticoncurențiale privind transportul aerian între aeroporturile din Uniune și aeroporturile din țări terțe care au avut loc înainte de 1 mai 2004”. De asemenea, în considerentul (1222) al acestei decizii, în ceea ce privește încetarea participării SAS Consortium la încălcarea unică și continuă, Comisia a făcut referire la competența sa în temeiul acestor dispoziții „pentru rutele dintre Uniune și țările terțe, precum și rutele între Islanda, Norvegia și Liechtenstein și țările din afara SEE”.

- 186 Motivarea deciziei atacate confirmă, aşadar, că noţiunile de „aeroporturi din ţări terţe” şi de „aeroporturi din afara SEE” au aceeaşi semnificaţie. Conform definiţiei clauzei care figurează la nota de subsol 1514, trebuie, prin urmare, să se considere că ambele noţiuni exclud aeroporturile din Elveţia.
- 187 Contrar celor susţinute de reclamantă, considerentele (1194) şi (1241) ale deciziei atacate nu militează pentru o altă soluţie. Este cert că, în considerentul (1194) al acestei decizii, Comisia a făcut referire la „rutele dintre SEE şi ţările terţe, cu excepţia rutelor dintre U[niune] şi Elveţia”. De asemenea, în considerentul (1241) al acestei decizii, în cadrul „stabilirii valorii vânzărilor pe rutele cu ţările terţe”, Comisia a redus cu 50 % cuantumul de bază pentru „rutele SEE-ţări terţe, cu excepţia rutelor dintre Uniune şi Elveţia, pentru care [aceasta] acţionează în temeiul Acordului [CE-Elveţia privind transportul aerian]”. Or, s-ar putea considera că, astfel cum arată în esenţă reclamanta, deşi Comisia a avut grijă să insereze în aceste considerente menţiunea „cu excepţia rutelor dintre Uniune şi Elveţia”, ea considera că Confederaţia Elveţiană intra sub incidenţa noţiunii de „ţară terţă”, în măsura în care erau în discuţie rutele SEE-ţări terţe.
- 188 Comisia a admis, de altfel, că era posibil să fi inclus „din neatenţie” în valoarea vânzărilor cifra de afaceri pe care anumiţi transportatori incriminaţi o realizaseră pe rutele SEE, cu excepţia Uniunii-Elveţia în perioada în cauză. În opinia sa, motivul este că, într-o solicitare de informaţii din 26 ianuarie 2009 referitoare la anumite cifre de afaceri, Comisia nu a informat transportatorii în cauză că cifra de afaceri realizată pe rutele SEE, cu excepţia Uniunii-Elveţia, ar fi trebuit exclusă din valoarea vânzărilor realizate pe rutele SEE, cu excepţia Uniunii-ţări terţe.
- 189 Trebuie totuşi să se constate, asemenea Comisiei, că aceste elemente privesc exclusiv veniturile care trebuie luate în considerare pentru calcularea cuantumului de bază al amenzii, iar nu definirea perimetrului geografic al încălcării unice şi continue, în discuţie aici.
- 190 Prin urmare, prezentul motiv trebuie respins.

3. Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea principiului *ne bis in idem* şi a articolului 266 TFUE, precum şi pe încălcarea termenului de prescripţie

- 191 Reclamanta împarte prezentul motiv în două aspecte, întemeiate, pe de o parte, pe încălcarea principiului *ne bis in idem* şi a articolului 266 TFUE şi, pe de altă parte, pe încălcarea termenului de prescripţie şi pe lipsa unui interes legitim de a constata în mod formal o încălcare.
- 192 Tribunalul consideră că este oportun să examineze mai întâi al doilea aspect, întemeiat pe încălcarea termenului de prescripţie.

a) Cu privire la al doilea aspect, întemeiat pe încălcarea termenului de prescripţie şi pe lipsa interesului legitim de a constata în mod formal o încălcare

- 193 Reclamanta invocă încălcarea termenului de prescripţie şi lipsa interesului legitim de a constata în mod formal o încălcare.
- 194 În ceea ce priveşte termenul de prescripţie, reclamanta arată că, în măsura în care acţiunea sa împotriva Deciziei din 9 noiembrie 2010 nu urmărea anularea constatărilor privind încălcarea pe rutele din interiorul SEE şi Uniune-Elveţia, articolul 25 alineatul (6) din Regulamentul nr. 1/2003,

care prevede suspendarea acestui termen în cazul unei acțiuni pendinte, nu era aplicabil. Aplicând reclamantei o amendă pentru aceste rute în decizia atacată, Comisia ar fi încălcat, așadar, termenul menționat.

- 195 Referitor la interesul legitim de a constata încălcarea pe rutele din interiorul SEE și pe rutele Uniune-Elveția, reclamanta susține că revine Comisiei sarcina de a demonstra că are un astfel de interes. Or, Comisia nu a prezentat niciun element care să ateste că reclamanta nu s-a conformat obligației de încetare imediată a încălcării prevăzute de Decizia din 9 noiembrie 2010. În plus, nimic nu ar permite Comisiei să prezume, așa cum a procedat în considerentul (1171) al deciziei atacate, că reclamanta probabil nu pusese capăt încălcării la data adoptării deciziei atacate. Mai mult, atât decizia atacată, cât și Decizia din 9 noiembrie 2010 ar indica faptul că nu există nicio dovadă că acordurile coluzive ar fi continuat după prima zi a inspecțiilor, respectiv 14 februarie 2006. Reclamanta apreciază de asemenea că, potrivit jurisprudenței, faptul că Comisia nu a demonstrat un interes legitim este suficient pentru a justifica anularea în totalitate a deciziei atacate în ceea ce o privește.
- 196 În sfârșit, în cazul în care Tribunalul ar admite prezentul aspect, dar ar statua că decizia atacată nu trebuie anulată în totalitate, este necesar să se țină seama de încălcarea termenului de prescripție pentru calcularea cuantumului amenzii. Potrivit reclamantei, coeficientul de gravitate și cuantumul suplimentar aplicabile acesteia ar trebui, prin urmare, să fie stabilite într-un procent mai mic de 16 %. Ea susține că, în caz contrar, acest lucru ar crea o discriminare nejustificată între aceasta și transportatorii considerați răspunzători pentru încălcarea unică și continuă pe toate rutele și ar lipsi de sens termenul de prescripție de 10 ani stabilit la articolul 25 din Regulamentul nr. 1/2003.
- 197 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 198 Potrivit Comisiei, termenul de prescripție de 10 ani a fost suspendat între 24 ianuarie 2011, data la care reclamanta a introdus acțiunea împotriva Deciziei din 9 noiembrie 2010, și 16 decembrie 2015, data la care Tribunalul a pronunțat Hotărârea Japan Airlines/Comisia (T-36/11, nepublicată, EU:T:2015:992). Luând în considerare această suspendare, termenul scurs între 14 februarie 2006, data la care a încetat încălcarea, și 17 martie 2017, data deciziei atacate, ar fi de numai 6 ani, 2 luni și 26 de zile.
- 199 Comisia subliniază că Decizia din 9 noiembrie 2010 a descris o încălcare unică și continuă care acoperea toate rutele în cauză și că reclamanta, prin acțiunea sa împotriva deciziei menționate, a încercat să obțină anularea acesteia, ceea ce ar justifica suspendarea termenului de prescripție.
- 200 Comisia adaugă că coeficientul de gravitate și cuantumul suplimentar nu trebuie să fie ajustate. Coeficientul de gravitate ar fi rămas același pentru toți destinatarii deciziei atacate, iar întinderea geografică a comportamentului fiecărui destinatar ar fi fost luată în considerare în cifrele de afaceri utilizate pentru calcularea cuantumului amenzii.
- 201 Trebuie amintit că, în temeiul articolului 25 alineatul (1) litera (b) și alineatele (2), (3) și (5) din Regulamentul nr. 1/2003, termenul de prescripție a competenței de a impune o amendă se împlinește atunci când:
- Comisia nu a aplicat o amendă în termen de cinci ani de la data încetării încălcării [alineatul (1) litera (b)], fără să fi intervenit între timp un act de întrerupere [alineatul (3)];

- sau cel târziu în termen de 10 ani de la data încetării încălcării, în cazul în care au fost săvârșite acte de întrerupere [alineatul (5)].
- 202 În plus, articolul 25 alineatul (6) din Regulamentul nr. 1/2003 prevede că termenul de prescripție se suspendă pe durata în care decizia Comisiei face obiectul unei acțiuni pendinte la Curtea de Justiție. În temeiul alineatului (5) al aceluiași articol, termenul de prescripție de 10 ani se prelungește cu perioada în care termenul de prescripție este suspendat în conformitate cu alineatul (6) al acestuia.
- 203 Conform articolului 25 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1/2003, orice act al Comisiei în scopul examinării sau investigării unei încălcări, notificat cel puțin unei întreprinderi care a participat la încălcare, întrerupe cursul termenului de prescripție. Conform articolului 25 alineatul (4) din același regulament, întreruperea termenului de prescripție produce efecte pentru toate întreprinderile care au participat la încălcarea în cauză.
- 204 Rezultă că împrejurarea că o întreprindere nu a fost identificată drept întreprindere care a participat la încălcare în unul sau în mai multe acte adoptate pentru examinarea sau pentru investigarea încălcării în cursul procedurii administrative nu se opune faptului că întreruperea termenului de prescripție să producă de asemenea efecte în privința sa, în măsura în care întreprinderea vizată este identificată ulterior ca întreprindere care a participat la încălcare (Hotărârea din 31 martie 2009, ArcelorMittal Luxembourg și alții/Comisia, T-405/06, EU:T:2009:90, punctele 143 și 144).
- 205 În schimb, Curtea a declarat că, spre deosebire de efectul *erga omnes* al actelor de întrerupere a prescripției prevăzute la articolul 25 alineatele (3) și (4) din Regulamentul nr. 1/2003, efectul de suspendare a prescripției atribuit procedurilor judiciare prin articolul 25 alineatul (6) din același regulament nu produce decât efecte *inter partes* (Hotărârea din 29 martie 2011, ArcelorMittal Luxembourg/Comisia și Comisia/ArcelorMittal Luxembourg și alții, C-201/09 P și C-216/09 P, EU:C:2011:190, punctul 148).
- 206 Astfel, în privința întreprinderilor care nu au introdus o acțiune împotriva unei decizii finale a Comisiei, acțiunea altei întreprinderi îndreptată împotriva aceleiași decizii finale nu poate avea efect suspensiv (Hotărârea din 29 martie 2011, ArcelorMittal Luxembourg/Comisia și Comisia/ArcelorMittal Luxembourg și alții, C-201/09 P și C-216/09 P, EU:C:2011:190, punctul 145).
- 207 În sfârșit, faptul că Comisia nu mai are competența de a aplica amenzi autorilor unei încălcări ca urmare a curgerii termenului de prescripție nu se opune în sine adoptării unei decizii prin care se constată că această încălcare a fost săvârșită, cu condiția demonstrării de către Comisie, într-un asemenea caz, a unui interes legitim de a adopta o decizie de constatare a unei astfel de încălcări (a se vedea prin analogie Hotărârea din 6 octombrie 2005, Sumitomo Chemical și Sumika Fine Chemicals/Comisia, T-22/02 și T-23/02, EU:T:2005:349, punctele 131 și 132).
- 208 În speță, nu se contestă că momentul de la care începe să curgă termenul de prescripție este data încetării încălcării unice și continue, și anume 14 februarie 2006, conform articolului 25 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1/2003.

- 209 Pe de altă parte, reclamanta se limitează să invoce încălcarea termenului de prescripție de 10 ani prevăzut la articolul 25 alineatul (5) din regulamentul menționat, fără a susține că termenul de prescripție de cinci ani ar fi fost de asemenea încălcat. Or, este cert că, la data adoptării deciziei atacate, curseseră mai mult de 10 ani de la încetarea încălcării unice și continue.
- 210 Comisia susține totuși, spre deosebire de reclamantă, că termenul de prescripție a fost suspendat, conform articolului 25 alineatul (6) din acest regulament, cât timp era în curs procedura în care s-a pronunțat Hotărârea din 16 decembrie 2015, Japan Airlines/Comisia (T-36/11, nepublicată, EU:T:2015:992), astfel încât prescripția nu se împlinise la data adoptării deciziei atacate.
- 211 Prin urmare, este necesar să se stabilească dacă acțiunea introdusă de reclamantă împotriva Deciziei din 9 noiembrie 2010 a avut ca efect prelungirea termenului de prescripție de 10 ani în privința comportamentului său ilicit constat la articolul 1 alineatele (1) și (4) din decizia atacată, pe rutele din interiorul SEE și, respectiv, pe rutele Uniune-Elveția.
- 212 În această privință, trebuie să se arate că, pentru a constata caracterul *inter partes* al efectului suspensiv al prescripției unei acțiuni împotriva unei decizii de sancționare a Comisiei (punctul 205 de mai sus), Curtea s-a întemeiat în special pe limitele obiectului litigiului pe care este chemată să îl soluționeze instanța Uniunii în fața căreia se introduce acțiunea în anulare, amintind că instanța nu este sesizată decât cu elementele deciziei care îl privesc pe solicitantul cererii de anulare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 martie 2011, ArcelorMittal Luxembourg/Comisia și Comisia/ArcelorMittal Luxembourg și alții, C-201/09 P și C-216/09 P, EU:C:2011:190, punctul 142). Rezultă că obiectul acțiunii în anulare trebuie să fie coerent cu întinderea efectului asupra prescripției aferente acestuia în temeiul articolului 25 alineatul (6) din Regulamentul nr. 1/2003.
- 213 Prin urmare, trebuie să se stabilească obiectul acțiunii reclamantei împotriva Deciziei din 9 noiembrie 2010 și în special dacă Tribunalul era sesizat, în cadrul litigiului dedus judecății în fața sa de către reclamantă, cu privire la comportamentele aferente rutelor din interiorul SEE și rutelor Uniune-Elveția.
- 214 În această privință, potrivit unei jurisprudențe constante, aprecierile formulate în motivarea unei decizii nu sunt susceptibile, ca atare, să facă obiectul unei acțiuni în anulare și nu pot fi supuse controlului de legalitate al instanței Uniunii decât în măsura în care, în calitate de motive ale unui act cauzator de prejudicii, constituie fundamentul necesar al dispozitivului a acestui act (a se vedea Hotărârea din 11 iunie 2015, Laboratoires CTRS/Comisia, T-452/14, nepublicată, EU:T:2015:373, punctul 51 și jurisprudența citată).
- 215 Pe de altă parte, Curtea a statuat că o decizie adoptată în materie de concurență în privința mai multor întreprinderi, deși redactată și publicată sub forma unei singure decizii, trebuie analizată ca o serie de decizii individuale prin care se constată, în privința fiecăreia dintre întreprinderile destinate, încălcarea sau încălcările reținute în acuzare și prin care i se aplică, dacă este cazul, o amendă (Hotărârea din 15 octombrie 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij și alții/Comisia, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P-C-252/99 P și C-254/99 P, EU:C:2002:582, punctul 100). Curtea a statuat de asemenea că, dacă un destinatar al unei decizii ar hotărî să formuleze o acțiune în anulare, instanța Uniunii nu ar fi sesizată decât cu elementele deciziei care îl privesc pe acesta, în timp ce acelea care privesc alți destinatari nu ar intra în obiectul litigiului pe care instanța Uniunii este chemată să îl soluționeze, sub rezerva unor împrejurări specifice (Hotărârea din 11 iulie 2013, Team Relocations și alții/Comisia, C-444/11 P, nepublicată, EU:C:2013:464, punctul 66).

- 216 Prin urmare, obiectul acțiunii introduse de reclamantă împotriva Deciziei din 9 noiembrie 2010 trebuie să se limiteze la dispozitivul deciziei menționate, în măsura în care aceasta o privea, precum și la motivare, care constituia fundamentul necesar al dispozitivului. Or, acest dispozitiv, în măsura în care constata participarea întreprinderilor destinate ale acestei decizii la comportamentele ilicite care erau menționate în aceasta, nu făcea o astfel de constatare în ceea ce o privește pe reclamantă decât în privința rutelor Uniune-țări terțe (articolul 2) și a rutelor SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe (articolul 3). În schimb, dispozitivul menționat, în măsura în care nu menționa reclamanta la articolele 1 și 4, nu reținea răspunderea acesteia pentru comportamentele referitoare la rutele din interiorul SEE și la rutele Uniune-Elveția și, prin urmare, nu constituia un element al deciziei care o privea, ce putea fi atacat în fața Tribunalului.
- 217 Această constatare nu este repusă în discuție de împrejurarea, invocată de Comisie, că reclamanta urmărea în concluziile sale anularea Deciziei din 9 noiembrie 2010 în totalitate.
- 218 Astfel, întrucât decizia menționată trebuie analizată ca un fascicul de decizii individuale prin care se constată în privința fiecăruia dintre transportatorii pe care îi incriminează încălcarea sau încălcările reținute în acuzare, reclamanta, solicitând anularea acestei decizii în totalitate, a solicitat anularea deciziei individuale care îi era adresată și care nu stabilea în sarcina sa comportamentele avute pe rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția. Acest aspect este confirmat de dispozitivul Hotărârii din 16 decembrie 2015, Japan Airlines/Comisia (T-36/11, nepublicată, EU:T:2015:992), care precizează că Decizia din 9 noiembrie 2010 este anulată în măsura în care o privea pe reclamantă.
- 219 Având în vedere cele ce precedă, este necesar să se considere că acțiunea introdusă de reclamantă împotriva Deciziei din 9 noiembrie 2010 nu putea determina prelungirea termenului de prescripție, prevăzut la articolul 25 alineatul (5) din Regulamentul nr. 1/2003, în privința comportamentelor ilicite referitoare la rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția.
- 220 Prin urmare, în lipsa prelungirii termenului de prescripție, exercitarea de către Comisie a competenței sale de sancționare în privința comportamentelor în cauză era prescrisă de la 14 februarie 2016, respectiv la o dată anterioară datei adoptării deciziei atacate.
- 221 Rezultă că, prin sancționarea în decizia atacată a reclamantei pentru încălcarea unică și continuă în ceea ce privește rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția, Comisia a încălcat normele în materie de prescripție stabilite la articolul 25 din Regulamentul nr. 1/2003.
- 222 În plus, chiar presupunând, după cum a părut să sugereze Comisia în răspuns la o întrebare scrisă adresată de Tribunal în cadrul măsurilor de organizare a procedurii, că amenda aplicată reclamantei nu a fost aplicată în temeiul comportamentelor ilicite privind rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția, este necesar să se arate că Comisia nu susține nici în decizia atacată, nici în fața Tribunalului că are un interes legitim să constate existența respectivelor comportamente ilicite în pofida prescrierii competenței de a aplica o amendă pe acest temei (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 octombrie 2005, Sumitomo Chemical și Sumika Fine Chemicals/Comisia, T-22/02 și T-23/02, EU:T:2005:349, punctul 136, și Hotărârea din 16 noiembrie 2011, Stempher și Koninklijke Verpakingsindustrie Stempher/Comisia, T-68/06, nepublicată, EU:T:2011:670, punctul 44).
- 223 În consecință, trebuie să se admită al doilea aspect al primului motiv și trebuie să se anuleze articolul 1 alineatul (1) litera (h) și alineatul (4) litera (h) din decizia atacată.

- 224 În schimb, nu rezultă că decizia atacată trebuie anulată în totalitate, contrar celor susținute de reclamantă (a se vedea punctul 195 de mai sus). Pe de o parte, spre deosebire de cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 6 octombrie 2005, Sumitomo Chemical și Sumika Fine Chemicals/Comisia (T-22/02 și T-23/02, EU:T:2005:349), și de care reclamanta încearcă să se prevaleze, prescripția nu este împlinită în speță decât în privința unei părți din constatările privind încălcarea cuprinse în decizia atacată, și anume cele privind rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția. Pe de altă parte, contrar celor susținute de reclamantă în ședință și după cum atestă examinarea în continuare a restului motivelor în susținerea acestei acțiuni, admiterea prezentului aspect nu are ca efect să împiedice reclamanta să conteste în mod util decizia și să împiedice Tribunalul să examineze legalitatea restului deciziei atacate.
- 225 În ceea ce privește prima parte a articolului 4 din decizia atacată, nu este necesară anularea acesteia, întrucât ea se limitează să someze transportatorii incriminați să pună capăt încălcării unice și continue, „dacă nu au făcut deja acest lucru”.
- 226 Pe de altă parte, în măsura în care reclamanta susține că anularea articolului 1 alineatul (1) litera (h) și alineatul (4) litera (h) din decizia atacată trebuia să fie luată în considerare la momentul calculării amenzii, argumentația sa va fi examinată în cadrul examinării concluziilor prin care se urmărește modificarea cuantumului amenzii.

b) Cu privire la primul aspect, întemeiat pe încălcarea principiului ne bis in idem și a articolului 266 TFUE

- 227 Reclamanta susține mai întâi că Comisia a încălcat principiul *ne bis in idem* consacrat la articolul 50 din cartă, precum și la articolul 266 TFUE, stabilind în sarcina sa răspunderea pentru încălcarea unică și continuă pe rutele din interiorul SEE între 7 decembrie 1999 și 14 februarie 2006 și pe rutele Uniune-Elveția între 1 iunie 2002 și 14 februarie 2006, deși în Decizia din 9 noiembrie 2010 ea ar fi fost exonerată de orice răspundere cu privire la aceste rute și ar fi fost considerată răspunzătoare pentru încălcarea unică numai pe rutele Uniune-țări terțe între 1 mai 2004 și 14 februarie 2006 și pe rutele SEE cu excepția Uniunii-țări terțe, între 19 mai 2005 și 14 februarie 2006.
- 228 În plus, Comisia ar fi încălcat principiul egalității de tratament întrucât s-a abținut să adreseze către Qantas decizia atacată, pentru motivul că aceasta nu contestase Decizia din 9 noiembrie 2010, în timp ce reclamanta, care nu ar fi contestat această decizie în măsura în care o exonera pentru rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția, este în prezent considerată răspunzătoare pentru aceste rute.
- 229 În replică, reclamanta adaugă că, întrucât a omis să organizeze o nouă audiere și să adreseze o nouă comunicare privind obiecțiunile înainte de a modifica în mod substanțial dispozitivul Deciziei din 9 noiembrie 2010, reținând răspunderea sa pentru rutele din interiorul SEE între 7 decembrie 1999 și 14 februarie 2006 și pentru rutele Uniune-Elveția între 1 iunie 2002 și 14 februarie 2006, Comisia a săvârșit o nelegalitate care justifică, prin ea însăși, anularea deciziei atacate.
- 230 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 231 Prin intermediul criticilor diferite formulate în cadrul prezentului aspect, reclamanta reproșează în esență Comisiei că a stabilit în mod nelegal răspunderea acesteia pentru încălcarea unică și continuă în măsura în care privește rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția. Or, întrucât

Tribunalul a admis al doilea aspect al primului motiv și a anulat, în consecință, articolul 1 alineatul (1) litera (h) și alineatul (4) litera (h) din decizia atacată, examinarea prezentului aspect a devenit inutilă.

4. Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului nediscriminării, și la al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 101 TFUE, a articolului 53 din Acordul privind SEE și a obligației de motivare privind, pe de o parte, stabilirea în sarcina reclamantei a răspunderii pentru încălcarea unică și continuă pe rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția pentru perioada anterioară datei de 1 mai 2004 și, pe de altă parte, stabilirea datei de început a participării sale la încălcarea menționată

- 232 În cadrul celui de al doilea motiv, reclamanta susține că Comisia a încălcat principiul nediscriminării atunci când a considerat-o răspunzătoare pentru o încălcare a cărei întindere este mai extinsă și a cărei durată este mai lungă decât cea a încălcărilor pentru care Qantas este declarată răspunzătoare în Decizia din 9 noiembrie 2010.
- 233 Reclamanta susține că se află în aceeași situație precum Qantas, în măsura în care nu mai deservea rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția. În plus, ea arată că, asemenea Qantas, nu a contestat niciodată părțile din Decizia din 9 noiembrie 2010 care priveau rutele din interiorul SEE și rutele Uniune-Elveția pentru care este în prezent considerată răspunzătoare în temeiul deciziei atacate.
- 234 În cadrul celui de al treilea motiv, reclamanta reproșează Comisiei că și-a încălcat obligația de motivare, precum și articolul 101 TFUE și articolul 53 din Acordul privind SEE, atunci când a considerat-o răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă pe rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția pentru perioada anterioară datei de 1 mai 2004. Reclamanta amintește că, înainte de 1 mai 2004, Comisia nu putea aplica articolul 101 TFUE decât rutelor dintre aeroporturi din interiorul Uniunii și acesta nu se aplica, așadar, rutelor Uniune-țări terțe. În opinia sa, înainte de 19 mai 2005, aceeași era situația și în privința articolului 53 din Acordul privind SEE, pe care Comisia nu îl putea aplica la acel moment în cazul transporturilor aeriene pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe. Reclamanta deduce din această situație că participarea sa la contacte referitoare la rutele Uniune-Japonia cu alți transportatori înainte de 1 mai 2004 era legală. În măsura în care aceste contacte nu intrau în competența Comisiei și erau, așadar, legale, ele nu ar fi putut, prin definiție, să se înscrie în „acțiunea ilicită comună” la care Comisia a făcut referire în considerentul (865) al deciziei atacate. Reclamanta apreciază, așadar, că nu se poate considera că, prin participarea la contactele menționate, a contribuit la încălcarea unică și continuă.
- 235 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 236 Trebuie să se constate că în esență, prin intermediul celui de al doilea motiv, reclamanta reproșează Comisiei că a încălcat principiul nediscriminării atunci când a considerat-o răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă în măsura în care privește rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția, în timp ce companiei Qantas nu i s-a reproșat nicio încălcare pe aceste rute. De asemenea, prin intermediul celui de al treilea motiv, reclamanta reproșează în esență Comisiei că a încălcat articolul 101 TFUE și articolul 53 din Acordul privind SEE atunci când a considerat-o răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă în măsura în care privește aceleași rute.

237 Or, Tribunalul a admis al doilea aspect al primului motiv și, în consecință, a anulat deja articolul 1 alineatul (1) litera (h) și alineatul (4) litera (h) din decizia atacată, în cadrul căreia Comisia a considerat că reclamanta era răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă în măsura în care privea rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția. Examinarea celui de al doilea și a celui de al treilea motiv a devenit, așadar, inutilă.

5. Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE, în legătură cu stabilirea în sarcina reclamantei a răspunderii pentru încălcarea unică și continuă pe rutele pe care nu era o concurență reală sau potențială

238 Reclamanta susține că Comisia a încălcat articolul 101 TFUE și articolul 53 din Acordul privind SEE atunci când a considerat-o răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă pe rute pe care nu le deservea și pe care în mod legal nu le-ar fi putut deservi în temeiul acordurilor internaționale referitoare la serviciile aeriene (denumite în continuare „ASA”) aplicabile. Reclamanta invocă trei argumente în susținerea acestei teze.

239 În primul rând, reclamanta susține că aplicarea articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE presupune existența unei concurențe reale sau, cel puțin, potențiale între întreprinderile în cauză. Or, ea arată că nu putea furniza din punct de vedere juridic servicii de transport de mărfuri pe rutele menționate la articolul 1 din decizia atacată, altele decât rutele SEE-Japonia.

240 Reclamanta adaugă că, deși i-ar fi fost posibil să încheie cu transportatori acorduri precum cele vizate în considerentul (890) al deciziei atacate pentru a deservi în mod indirect rutele menționate la articolul 1 din decizia menționată, altele decât rutele SEE-Japonia, nu ar fi putut exercita pe acestea din urmă o concurență efectivă.

241 Afirmațiile formulate de Comisie în considerentul (890) al deciziei atacate ar fi, de altfel, complet noi și nu ar figura în comunicarea privind obiecțiunile. Reclamanta deduce de aici că Comisia nu i-a acordat dreptul de a fi ascultată cu privire la aceste afirmații și i-a încălcat astfel dreptul la apărare.

242 În al doilea rând, reclamanta susține că Comisia nu se poate prevala de Hotărârea din 22 octombrie 2015, AC-Treuhand/Comisia (C-194/14 P, EU:C:2015:717), pentru a stabili în sarcina sa răspunderea pentru încălcarea unică și continuă pe piețe pe care nu era un concurent real sau potențial.

243 Astfel, pe de o parte, Comisia nu ar fi invocat Hotărârea din 22 octombrie 2015, AC-Treuhand/Comisia (C-194/14 P, EU:C:2015:717), în decizia atacată, iar invocarea acesteia în fața Tribunalului ar echivala cu modificarea nelegală a temeiului pentru care a fost considerată răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă.

244 Reclamanta adaugă că decizia atacată este afectată de o motivare contradictorie, care o pune în imposibilitatea de a înțelege motivele pentru care este considerată răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă în măsura în care privește alte rute decât rutele SEE-Japonia. Într-adevăr, Comisia ar fi stabilit în sarcina sa răspunderea pentru încălcarea unică și continuă pe aceste rute, pentru două motive care se exclud reciproc: unul ar presupune prezența, cel puțin potențială, a reclamantei pe piața afectată, în timp ce celălalt ar presupune absența sa de pe aceeași piață.

- 245 Pe de altă parte, domeniul de aplicare al Hotărârii din 22 octombrie 2015, AC-Treuhand/Comisia (C-194/14 P, EU:C:2015:717), ar fi limitat la cazurile în care întreprinderea în cauză a contribuit în mod activ la o restrângere a concurenței și a avut un rol esențial în încălcarea examinată. Or, reclamanta nu ar fi avut o contribuție activă la încălcarea unică și continuă și nici nu ar fi avut un rol esențial în aceasta din urmă.
- 246 În al treilea rând, reclamanta susține că nu putea avea o contribuție la punerea în aplicare a unei coordonări anticoncurențiale pe alte rute decât rutele SEE-Japonia și că contactele pe care le-a menținut cu transportatori incriminați activi pe aceste alte rute nu au putut avea, așadar, ca obiect restrângerea concurenței în cadrul SEE. Ea adaugă că a adoptat o atitudine imitativă pe piețele locale și că stabilea nivelul suprataxelor la nivel local, în funcție de rute, astfel încât Comisia nu avea temei să rețină, în considerentul (889) al deciziei atacate, că suprataxele nu erau specifice niciunei rute.
- 247 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 248 Cu titlu introductiv, trebuie să se constate că, prin intermediul prezentului motiv, reclamanta reproșează în esență Comisiei că a considerat-o răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă pe rutele din interiorul SEE, Uniune-Elveția și SEE-țări terțe, altele decât SEE-Japonia (denumite în continuare „rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei”). Pentru motive similare celor reținute la punctele 231 și 237 de mai sus, examinarea acestui motiv a devenit inutilă, în măsura în care privește rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția. Tribunalul nu va examina, așadar, motivul menționat decât în măsura în care privește rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei.
- 249 Cu aceste clarificări, pentru a răspunde la primul motiv este necesar, într-o primă etapă, să se amintească principiile aplicabile (a se vedea punctele 250-264 de mai jos), într-o a doua etapă, să se identifice motivele pentru care Comisia a stabilit în sarcina reclamantei răspunderea pentru încălcarea unică și continuă în măsura în care privește rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei (a se vedea punctele 265-277 de mai jos), și, într-o a treia etapă, să se examineze temeinicia acestora (a se vedea punctele 278-284 de mai jos).

a) Cu privire la principiile aplicabile

- 250 Trebuie amintit, după cum reiese de la punctul 100 de mai sus, că articolul 101 alineatul (1) TFUE interzice orice acorduri între întreprinderi, orice decizii ale asocierilor de întreprinderi și orice practici concertate care pot afecta comerțul dintre statele membre și care au ca obiect sau ca efect împiedicarea, restrângerea sau denaturarea concurenței în cadrul pieței interne.
- 251 Astfel, pentru a face obiectul interdicției de principiu prevăzute la articolul 101 alineatul (1) TFUE, un comportament al întreprinderilor trebuie nu numai să dezvăluie existența unei coluziuni între ele – și anume un acord între întreprinderi, o decizie a unei asocieri de întreprinderi sau o practică concertată –, ci această coluziune trebuie de asemenea să afecteze negativ și în mod semnificativ concurența în cadrul pieței interne (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 decembrie 2012, Expedia, C-226/11, EU:C:2012:795, punctele 16 și 17).
- 252 În ceea ce privește acordurile sau practicile concertate între întreprinderi care activează la același nivel al lanțului de producție sau de distribuție, este necesar, așadar, după cum arată reclamanta, ca o astfel de coluziune să intervină între întreprinderi care se află în situație de concurență cel puțin potențială, dacă nu chiar efectivă.

- 253 Trebuie amintit însă că, astfel cum a statuat Curtea la punctul 34 din Hotărârea din 22 octombrie 2015, AC-Treuhand/Comisia (C-194/14 P, EU:C:2015:717), articolul 101 alineatul (1) TFUE nu privește doar întreprinderile active pe piața vizată de restrângerile concurenței. Domeniul său de aplicare nu se limitează nici la întreprinderile active pe piețe situate în amonte, în aval sau învecinate cu această piață sau la cele care își limitează autonomia de comportament pe o anumită piață în temeiul unui acord sau al unei practici concertate.
- 254 Textul articolului 101 alineatul (1) TFUE se referă, într-adevăr, în mod general la toate acordurile și practicile concertate care, în raporturi fie orizontale, fie verticale, denaturează concurența pe piața internă, independent de piața pe care părțile își desfășoară activitatea, precum și de faptul că doar comportamentul comercial al uneia dintre acestea este vizat de termenii aranjamentelor în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 octombrie 2015, AC-Treuhand/Comisia, C-194/14 P, EU:C:2015:717, punctul 35).
- 255 Din aceste considerații rezultă că o întreprindere poate săvârși o încălcare a interdicției de principiu prevăzute la articolul 101 alineatul (1) TFUE atunci când comportamentul său, coordonat cu cel al altor întreprinderi, are ca obiect restrângerea concurenței pe o piață pe care ea nu este nici concurent real, nici concurent potențial.
- 256 Aceste considerații se aplică, *mutatis mutandis*, articolului 53 din Acordul privind SEE.
- 257 Contrar celor susținute de reclamantă, nu se poate deduce din cuprinsul punctului 37 din Hotărârea din 22 octombrie 2015, AC-Treuhand/Comisia (C-194/14 P, EU:C:2015:717), că domeniul de aplicare al acestei hotărâri este limitat la ipotezele în care întreprinderea în cauză a avut un „rol esențial” în înțelegerea în discuție. Astfel, în această hotărâre, Curtea nu a stabilit caracterul esențial al rolului întreprinderii în cauză ca o condiție de angajare a răspunderii sale. Ea s-a limitat, la punctele 37-39 din hotărârea menționată, să reproducă o constatare de fapt pe care Tribunalul o realizase în primă instanță pentru a răspunde la argumentul potrivit căruia intervențiile reclamantei în cauza în care s-a pronunțat aceeași hotărâre constituiau simple servicii periferice, fără legătură cu obligațiile contractate de producători și restrângerile concurenței care decurgeau din aceasta.
- 258 Raționamentul Curții s-a întemeiat în special pe jurisprudența referitoare la noțiunea de încălcare unică și continuă (Hotărârea din 22 octombrie 2015, AC-Treuhand/Comisia, C-194/14 P, EU:C:2015:717, punctul 30). Potrivit acestei jurisprudențe, o încălcare a interdicției de principiu prevăzute la articolul 101 alineatul (1) TFUE și la articolul 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE poate rezulta nu numai dintr-un act izolat, ci și dintr-o serie de acte sau dintr-un comportament continuu, deși chiar unul sau mai multe elemente ale acestei serii de acte sau ale acestui comportament continuu ar putea constitui de asemenea ele însele și privity izolat o încălcare a acestor dispoziții. Astfel, atunci când diferitele acțiuni se înscriu într-un „plan de ansamblu”, din cauza obiectului identic al acestora constând în denaturarea concurenței în cadrul pieței interne sau al teritoriului SEE, Comisia are dreptul să stabilească răspunderea pentru aceste acțiuni în funcție de participarea la încălcare, privită în ansamblul său (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 decembrie 2012, Comisia/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punctul 41 și jurisprudența citată).
- 259 O întreprindere care a participat la o asemenea încălcare unică și complexă prin comportamente proprii, care intrau în sfera de aplicare a noțiunilor de acord sau de practică concertată având un obiect anticoncurențial, în sensul articolului 101 alineatul (1) TFUE sau al articolului 53 alineatul (1) din Acordul privind SEE, și care aveau drept scop să contribuie la realizarea

încălcării în ansamblul său, poate fi astfel de asemenea răspunzătoare, pentru toată perioada participării sale la încălcarea menționată, pentru comportamentele altor întreprinderi în cadrul aceleiași încălcări. Acesta este cazul atunci când se stabilește că întreprinderea menționată intenționa să contribuie prin propriul comportament la obiectivele comune urmărite de toți participanții și că ea cunoștea comportamentele ilicite urmărite sau puse în aplicare de alte întreprinderi pentru atingerea acelorași obiective sau că putea să le prevadă în mod rezonabil și că era pregătită să accepte riscul ce decurge din acestea (a se vedea Hotărârea din 6 decembrie 2012, Comisia/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punctul 42 și jurisprudența citată).

- 260 Astfel, o întreprindere poate să fi participat în mod direct la toate comportamentele anticoncurențiale care compun încălcarea unică și continuă, caz în care Comisia are dreptul să stabilească în sarcina sa răspunderea pentru toate aceste comportamente și, prin urmare, pentru încălcarea menționată în totalitate. O întreprindere poate deopotrivă să nu fi participat în mod direct decât la o parte din comportamentele anticoncurențiale care compun încălcarea unică și continuă, dar să fi cunoscut toate celelalte comportamente ilicite urmărite sau puse în aplicare de ceilalți participanți la înțelegere pentru atingerea acelorași obiective sau putea să le prevadă în mod rezonabil și era pregătită să accepte riscul ce decurge din acestea. Într-un asemenea caz, Comisia are deopotrivă dreptul să stabilească în sarcina acestei întreprinderi răspunderea pentru toate comportamentele anticoncurențiale care compun o asemenea încălcare și, prin urmare, pentru aceasta în totalitate (Hotărârea din 6 decembrie 2012, Comisia/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punctul 43).
- 261 Rezultă că trebuie îndeplinite trei condiții pentru a stabili participarea la o încălcare unică și continuă, și anume existența unui plan global care urmărește un obiectiv comun, contribuția cu intenție a întreprinderii în cauză la acest plan și faptul că aceasta avea cunoștință (dovedită sau prezumată) despre comportamentele ilicite ale celorlalți participanți, la care nu a participat în mod direct (Hotărârea din 16 iunie 2011, Putters International/Comisia, T-211/08, EU:T:2011:289, punctul 35; a se vedea de asemenea Hotărârea din 13 iulie 2018, Stührk Delikatessen Import/Comisia, T-58/14, nepublicată, EU:T:2018:474, punctul 118 și jurisprudența citată).
- 262 Chiar contribuția subordonată, accesorie sau pasivă a unei întreprinderi la punerea în aplicare a unei înțelegeri este suficientă pentru ca acesteia să i se stabilească răspunderea pentru comportamentele anticoncurențiale puse în aplicare sau urmărite de alte întreprinderi pentru atingerea aceluiași obiectiv anticoncurențial și despre care are cunoștință dovedită sau prezumată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 8 iulie 2008, AC-Treuhand/Comisia, T-99/04, EU:T:2008:256, punctele 133 și 134, și Hotărârea din 8 septembrie 2010, Deltafina/Comisia, T-29/05, EU:T:2010:355, punctele 55 și 56).
- 263 Existența unui raport de concurență între întreprinderile în cauză nu este, în schimb, o condiție pentru calificarea acțiunilor anticoncurențiale ca încălcare unică și continuă și nici pentru stabilirea răspunderii. Interpretarea contrară ar priva noțiunea de „încălcare unică și continuă” de o parte din sensul său, întrucât ar disculpa aceste întreprinderi de orice răspundere indirectă pentru acțiunile întreprinderilor neconcurente care ar contribui totuși prin comportamentul lor la îndeplinirea planului de ansamblu care este specific încălcării unice și continue (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 ianuarie 2017, Duravit și alții/Comisia, C-609/13 P, EU:C:2017:46, punctele 124, 137 și 138).

264 Rezultă că Comisia era abilitată în speță să considere reclamanta răspunzătoare pentru componentele încălcării unice și continue, al cărei obiect era restrângerea concurenței pe rute pe care nu le putea deservi, cu condiția să se demonstreze că aceasta intenționa să contribuie prin propriul comportament la obiectivele comune urmărite de toți transportatorii incriminați și că avea cunoștință despre comportamentele ilicite preconizate sau puse în aplicare de aceștia în urmărirea aceluiași obiective și la care ea nu a participat în mod direct sau pe care putea să le prevadă în mod rezonabil și era pregătită să accepte riscul ce decurge din acestea.

b) Cu privire la motivele pentru care Comisia a stabilit în sarcina reclamantei răspunderea pentru încălcarea unică și continuă, în măsura în care privește rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei

265 În considerentele (862)-(868) ale deciziei atacate, Comisia a prezentat jurisprudența referitoare la noțiunea de încălcare unică și continuă. În special, în considerentele (865)-(868) ale acestei decizii, Comisia a amintit că o întreprindere poate, în anumite condiții, să fie considerată răspunzătoare pentru o încălcare unică și continuă în ansamblu, chiar dacă ea nu a participat în mod direct la „toate elementele [sale] constitutive”. În considerentul (895) al deciziei menționate, Comisia a reiterat acest principiu ca răspuns la un argument al British Airways și al Air Canada, care susțineau că nu au fost la curent cu existența unei „conspirații mai extinse”.

266 În considerentele (869)-(902) și în articolul 1 din decizia atacată, Comisia a constatat existența unei încălcări unice și continue care cuprindea totalitatea contactelor în litigiu, indiferent dacă au avut loc sau nu în interiorul SEE, și a rutelor în discuție, indiferent dacă sunt de sosire, de plecare sau din interiorul SEE. Comisia a reținut printre altele, în considerentul (879) al acestei decizii, că contactele în litigiu vizau „realizarea obiectivului unic urmărit de persoanele răspunzătoare, în cadrul unui plan global”.

267 În considerentul (878) al deciziei atacate, Comisia a constatat că toți transportatorii incriminați fuseseră „implicați în comunicări și în concertare cu privire la STC și [că] mai mulți dintre aceștia au fost implicați în ceea ce privește STS și [refuzul] de plată a unor comisioane”. În considerentul (881) al acestei decizii, Comisia a adăugat că „majoritatea părților”, printre care și reclamanta, erau implicate în cele trei componente ale încălcării unice și continue [a se vedea de asemenea considerentul (761)]. Reiese din considerentele (882) și (883) ale deciziei menționate că Comisia a intenționat astfel să rețină că reclamanta participase în mod direct la fiecare dintre aceste componente, iar nu că participase în mod direct doar la unele dintre ele, dar a avut cunoștință de toate celelalte comportamente ilicite preconizate sau puse în aplicare de ceilalți transportatori incriminați în urmărirea obiectivului anticoncurențial unic sau a putut să le prevadă în mod rezonabil și a fost pregătită să accepte riscul ce decurge din acestea.

268 Totuși, din răspunsurile Comisiei la argumentele invocate de Air Canada și de British Airways în considerentele (894)-(897) ale deciziei atacate reiese că aceasta nu a considerat că reclamanta participase în mod direct la toate activitățile anticoncurențiale care făceau parte din aceste componente.

269 Prin urmare, pentru motivul că reclamanta intenționa, independent de calitatea sa de concurentă potențială pe rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei, să contribuie la planul global care urmărea obiectivul anticoncurențial comun descris în considerentele (872)-(876) ale deciziei atacate și avea cunoștință (dovedită sau prezumată) despre comportamentele ilicite ale celorlalți transportatori

incriminați la care ea nu a participat în mod direct, Comisia a stabilit în sarcina acesteia răspunderea pentru încălcarea unică și continuă, inclusiv în măsura în care privea rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei.

1) Cu privire la pretensele contradicții în motivare

- 270 Contrar celor susținute de reclamantă, nu se poate deduce din decizia atacată că Comisia a intenționat, în același timp, să stabilească în sarcina acesteia răspunderea pentru încălcarea unică și continuă în măsura în care privea rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei, în temeiul calității sale de concurență potențială pe aceste rute și că, astfel, s-a contrazis.
- 271 În primul rând, nu se poate deduce din considerentul (890) al deciziei atacate că Comisia s-a întemeiat pe eventuala calitate de concurență potențială a reclamantei pe rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei pentru a reține răspunderea sa în ceea ce privește aceste rute. Considerentul menționat este singurul în care Comisia a făcut referire în esență la existența unei concurențe potențiale între transportatorii incriminați pe rutele pe care aceștia nu le deserveau și nici nu le puteau deservi în mod direct. Or, contrar celor susținute de reclamantă, atât din modul său de redactare, cât și din obiectivul său și din contextul în care se înscrie reiese că acest considerent nu privește răspunderea diferitor transportatori incriminați pentru încălcarea unică și continuă, ci existența acestei încălcări, pe care reclamanta nu o contestă în cadrul prezentului motiv. Astfel, considerentul menționat face referire în mod expres la „existența încălcării unice și continue”. În privința considerentelor (112) și (885)-(887) ale deciziei atacate, ele arată că Comisia trebuia să demonstreze că contactele avute cu țările terțe sau contactele referitoare la rutele pe care transportatorii incriminați nu le deserveau și pe care nu le puteau deservi în mod direct erau relevante pentru a stabili existența încălcării unice și continue sau a „înțelegerii mondiale”.
- 272 În al doilea rând, contrar celor susținute de reclamantă, referirile din decizia atacată la o „restrângere a concurenței” [considerentele (1028) și (1277)], la „schimburi de informații între concurenți” [considerentul (908)], la „acorduri între concurenți care încearcă să își coordoneze comportamentul pentru a elimina incertitudinea existentă pe piață privind stabilirea prețurilor” [considerentul (909)] și la „contacte între concurenți” [considerentul (920)] nu presupun nici că Comisia s-a întemeiat pe eventuala calitate de concurență potențială a reclamantei pe rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei pentru a stabili în sarcina acesteia răspunderea pentru încălcarea unică și continuă, în măsura în care privea aceste rute. Astfel, referirile respective se limitează să facă trimitere la existența unor acorduri sau a unor practici concertate între întreprinderi care se află în concurență pe una sau pe mai multe piețe, în lipsa cărora Comisia nu ar fi putut să concluzioneze că exista o restrângere a concurenței (a se vedea punctul 252 de mai sus).
- 273 Reclamanta nu are, așadar, temei să se prevaleze de contradicții în motivarea pentru care Comisia a considerat-o răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă, în măsura în care privea rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei.

2) *Cu privire la pretinsa noutate a temeiului invocat pentru a stabili în sarcina reclamantei răspunderea pentru încălcarea unică și continuă, în măsura în care privește rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei*

- 274 Reclamanta nu are temei nici să reproșeze Comisiei că încearcă să regularizeze în stadiul procedurii jurisdicționale motivarea pretins deficitară a deciziei atacate, făcând trimitere în memoriul în apărare la o decizie pe care nu ar fi citat-o și, *a fortiori*, nici nu ar fi invocat-o în decizia atacată, și anume Hotărârea din 22 octombrie 2015, AC-Treuhand/Comisia (C-194/14 P, EU:C:2015:717). Astfel, contrar celor susținute de reclamantă, trimiterea la această hotărâre nu modifică nicidecum „temeiul răspunderii invocate în decizia [atacată]”. După cum reiese din cuprinsul punctelor 253-263 de mai sus, hotărârea menționată nu recunoaște și nici nu creează un temei nou pe care Comisia s-ar putea baza pentru a stabili în sarcina unei întreprinderi răspunderea pentru o încălcare a normelor de concurență. Aceasta se limitează la lămurirea și la precizarea semnificației și a domeniului de aplicare al articolului 101 TFUE (și, prin analogie, al articolului 53 din Acordul privind SEE), așa cum acestea trebuie sau ar fi trebuit să fie înțelese de la intrarea sa în vigoare, și la aplicarea sa unui caz particular, care pare a fi cel al unui facilitator.
- 275 Or, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 250-269 de mai sus, temeiurile juridice pe care s-a bazat Comisia în decizia atacată pentru a stabili în sarcina reclamantei răspunderea pentru încălcarea unică și continuă pe rutele SEE-țări terțe cu excepția Japoniei sunt articolul 101 TFUE și articolul 53 din Acordul privind SEE, precum și noțiunea de încălcare unică și continuă care decurge din acestea.
- 276 Contrar celor susținute, în plus, de reclamantă, acestea sunt deopotrivă temeiurile invocate în comunicarea privind obiecțiunile. Într-adevăr, în această comunicare, ca și în decizia atacată, Comisia s-a bazat tocmai pe temeiurile respective. Astfel, mai întâi, la punctul 3 din comunicarea menționată, Comisia a arătat că întreprinderile în cauză au „participat la o încălcare unică și continuă [...] a articolului [101 alineatul (1) TFUE], [a] articolului 53 [alineatul (1) din Acordul privind SEE] și [a] articolului 8 din Acordul [CE-Elveția privind transportul aerian] [...], prin care își coordonaseră comportamentul cu privire la stabilirea prețurilor pentru furnizarea de servicii de [transport de mărfuri] în întreaga lume, în ceea ce privește diverse suprataxe, prețurile pentru transportul de mărfuri și plata unui comision pe suprataxe”. În continuare, la punctul 129 din aceeași comunicare, Comisia a precizat că încălcarea unică și continuă „acoperea serviciile de transport de marfă în U[niune]/SEE și în Elveția și pe rute între aeroporturile din U[niune]/SEE și țări terțe din întreaga lume, în cele două direcții”. În sfârșit, la punctele 1412-1432 din comunicarea în discuție, Comisia a prezentat jurisprudența referitoare la noțiunea de încălcare unică și continuă și a explicat modul în care intenționa să o aplice situației de fapt din speță.
- 277 În aceste condiții, în conformitate cu cele arătate la punctul 261 de mai sus, întrucât existența unui plan de ansamblu nu este contestată, trebuie să se stabilească dacă Comisia a considerat în mod întemeiat că reclamanta, independent de calitatea sa de concurentă reală sau potențială pe rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei, putea fi considerată răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă pe rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei, în măsura în care intenționa să contribuie prin propriul comportament la obiectivele comune urmărite de toți transportatorii incriminați și avea cunoștință de comportamentele ilicite preconizate sau puse în aplicare de aceștia pe rutele respective în urmărirea acelorași obiective și la care ea nu a participat în mod direct sau pe care putea să le prevadă în mod rezonabil și era pregătită să accepte riscul ce decurge din acestea.

c) Cu privire la temeinicia motivelor pentru care Comisia a stabilit în sarcina reclamantei răspunderea pentru încălcarea unică și continuă, în măsura în care aceasta privește rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei

- 278 În considerentele (762)-(764) ale deciziei atacate, Comisia a descris „numeroasele contacte” pe care reclamanta le-a menținut cu concurenți pe întreaga perioadă în care a participat la încălcarea unică și continuă, în scopul „coordonării prețurilor în sectorul transportului de mărfuri”. Or, din aceste considerente reiese că reclamanta a participat la concertarea referitoare la rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei. Într-adevăr, trebuie să se constate că mai multe contacte la care a participat reclamanta priveau, cel puțin în parte, asemenea rute.
- 279 Astfel, în ceea ce privește STC, trebuie să se menționeze printre elementele arătate în decizia atacată „reuniunea amicală” care a avut loc la 22 ianuarie 2001 în incintele Lufthansa din Germania [considerentul (174)], mai multe schimburi de e-mailuri din cadrul Air Cargo Council Switzerland (Consiliul Transportului Aerian de Mărfuri din Elveția, denumit în continuare „ACCS”) [considerentele (203), (204), (286), (364), (426), (502), (535), (561) și (574)], discuții în cadrul alianței WOW [considerentul (517)] sau chiar al reuniunilor SCC ale BAR din Hong Kong [considerentele (394) și (503)] și din Singapore [considerentul (295)]. Referitor la STS, trebuie să se facă trimitere în această decizie în special la „reuniunea WOW pentru Europa” și la reuniunea SCC a BAR din Hong Kong din 15 martie 2004, în cadrul căreia s-a „convenit că transportatorii trebui[au] să aplice STS la plecarea din Hong Kong” [considerentul (665)]. În ceea ce privește refuzul de plată a comisioanelor, s-a făcut referire în special în aceeași decizie la o reuniune multilaterală care a avut loc la 12 mai 2005 în Italia și în cadrul căreia transportatorii care ar fi reprezentat „mai mult de 50 % din piață”, printre care și reclamanta, au „confirmat toți voința [lor] de a nu accepta nicio plată a STC/STS” [considerentul (695)] sau chiar la un e-mail din 13 iunie 2005 prin care președintele ACCS a adresat membrilor săi un „proiect de răspuns comun [la o scrisoare adresată asociației elvețiene a agenților de expediție] redactat în numele ACCS prin care erau respinse revendicările [agenților de expediție]” [considerentul (693)].
- 280 În ceea ce privește activitățile anticoncurențiale referitoare la rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei, la care reclamanta nu a participat în mod direct, este suficient să se constate că ea nu contestă că avea cunoștința necesară de acestea.
- 281 Reclamanta contestă, în schimb, că ar fi putut contribui cu bună știință la punerea în aplicare a unei coordonări anticoncurențiale pe alte rute decât rutele SEE-Japonia.
- 282 În speță, trebuie să se constate, după cum reiese din considerentele (872)-(876) ale deciziei atacate, că încălcarea unică și continuă urmărea obiectivul anticoncurențial unic de restrângere a concurenței dintre transportatorii incriminați privind suprataxele cel puțin în cadrul Uniunii, al SEE și în Elveția.
- 283 Or, din decizia atacată reiese că reclamanta a intenționat să contribuie la realizarea acestui obiectiv prin propriul său comportament. Astfel, reclamanta nu numai că a încurajat continuarea încălcării unice și continue și a compromis descoperirea sa prin faptul că s-a abținut să se distanțeze în mod public de conținutul contactelor referitoare la rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei, la care a participat sau să le denunțe entităților administrative competente, ci a contribuit de asemenea, prin coordonarea suprataxelor și a refuzului de plată a unor comisioane pe rutele SEE-Japonia, la asigurarea faptului că agenții de expediție nu vor putea eluda plata unor

suprataxe pe rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei, prin folosirea unor itinerarii alternative, în special prin Japonia și, ulterior, la realizarea obiectivului anticoncurențial comun identificat în considerentele (872)-(876) ale deciziei atacate (a se vedea punctul 159 de mai sus).

- 284 Rezultă că, fără a săvârși o eroare, Comisia a considerat reclamanta răspunzătoare pentru încălcarea unică și continuă în măsura în care privea rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei, independent de eventuala sa calitate de concurență potențială pe aceste rute. Prin urmare, prezentul motiv trebuie să fie respins.

6. Cu privire la al șaselea motiv, întemeiat pe încălcarea dreptului la apărare, a principiului nediscriminării și a principiului proporționalității, ca urmare a aplicării în cazul diferitor transportatori a unor cerințe diferite în materie probatorie

- 285 Reclamanta critică încălcarea de către Comisie a obligației de motivare și a principiilor nediscriminării și proporționalității atunci când a aplicat diferite cerințe probatorii diferitor transportatori. În primul rând, aceasta susține că Comisia nu a motivat în mod adecvat alegerea de a reține mai degrabă răspunderea sa decât pe cea a altor transportatori neincriminați și cu privire la care Comisia ar dispune de probe similare celor utilizate împotriva sa.
- 286 În al doilea rând, reclamanta consideră că Comisia a încălcat principiul nediscriminării atunci când a concluzionat că comportamentul unei întreprinderi constituia o încălcare, decizând în același timp că comportamentul foarte similar al unei alte întreprinderi nu constituia o încălcare, aplicând astfel standarde de probă diferite celor două întreprinderi în cauză.
- 287 În al treilea rând, reclamanta afirmă că Comisia a încălcat principiul proporționalității atunci când i-a aplicat o amendă pentru o încălcare gravă, decizând în același timp să nu sancționeze comportamentul similar al altor transportatori. Coeficientul de gravitate de 16 % aplicat ar fi disproportionat, întrucât Comisia nu ar fi considerat încălcarea în cauză ca fiind suficient de gravă pentru a justifica măsuri împotriva anumitor transportatori neincriminați.
- 288 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 289 Trebuie arătat de la bun început că, chiar presupunând că Comisia a săvârșit o nelegalitate atunci când nu a reținut răspunderea transportatorilor neincriminați, o asemenea nelegalitate, cu privire la care Tribunalul nu este sesizat în cadru prezentei acțiuni, nu îl poate conduce în niciun caz să constate o discriminare și, prin urmare, o nelegalitate față de reclamantă, din moment ce din jurisprudență rezultă că principiul egalității de tratament trebuie conciliat cu respectarea principiului legalității, potrivit căruia nimeni nu poate invoca, în beneficiul său, o nelegalitate săvârșită în favoarea altuia (Hotărârea din 17 septembrie 2015, Total Marketing Services/Comisia, C-634/13 P, EU:C:2015:614, punctul 55).
- 290 În plus, trebuie amintit că principiul egalității de tratament, care constituie un principiu general al dreptului Uniunii, consacrat la articolul 20 din cartă, impune ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (a se vedea Hotărârea din 12 noiembrie 2014, Guardian Industries și Guardian Europe/Comisia, C-580/12 P, EU:C:2014:2363, punctul 51 și jurisprudența citată).

- 291 Încălcarea principiului egalității de tratament ca urmare a unui tratament diferențiat presupune astfel că situațiile vizate sunt comparabile având în vedere ansamblul elementelor care le caracterizează. Elementele care caracterizează situații diferite și, prin urmare, caracterul lor comparabil trebuie să fie determinate și evaluate în special în funcție de obiectul și de finalitatea actului Uniunii care instituie distincția în cauză (a se vedea Hotărârea din 20 mai 2015, Timab Industries și CFPR/Comisia, T-456/10, EU:T:2015:296, punctul 202 și jurisprudența citată).
- 292 În speță, reclamanta susține în esență că Comisia a încălcat principiul egalității de tratament prin sancționarea acesteia și întrucât nu a reținut răspunderea transportatorilor neincriminați și nu i-a sancționat în consecință.
- 293 Or, reclamanta nu dovedește în niciun caz că acești transportatori se aflau într-o situație asemănătoare situației acesteia. Deși reclamanta precizează că comportamentul lor era similar, ea nu demonstrează că seria de indicii de care Comisia dispunea împotriva transportatorilor în cauză era asemănătoare celei de care Comisia dispunea în privința sa.
- 294 Prin urmare, critica întemeiată pe încălcarea principiului egalității de tratament trebuie respinsă.
- 295 În ceea ce privește pretinsa încălcare a obligației de motivare și a dreptului la apărare, trebuie amintit că Comisia nu are nicio obligație să expună, într-o decizie de constatare a unei încălcări a articolului 101 TFUE, motivele pentru care alte întreprinderi nu au fost cercetate sau sancționate. Astfel, obligația de motivare a unui act nu poate include o obligație a instituției care este emitentul acestuia de a motiva faptul că nu a adoptat și alte acte similare adresate terților (Hotărârea din 8 iulie 2004, JFE Engineering/Comisia, T-67/00, T-68/00, T-71/00 și T-78/00, EU:T:2004:221, punctul 414).
- 296 Prin urmare, critica întemeiată pe nemotivare și pe încălcarea dreptului la apărare trebuie respinse.
- 297 Referitor la critica întemeiată pe încălcarea principiului proporționalității, este suficient să se constate că aceasta se întemeiază pe premisa eronată potrivit căreia Comisia dispunea împotriva reclamantei și a transportatorilor neincriminați de o serie de indicii asemănătoare.
- 298 Având în vedere cele ce precedă, este necesar să se respingă a treia critică invocată de reclamantă și, pe cale de consecință, motivul în ansamblu.

7. Cu privire la al șaptelea motiv, întemeiat pe încălcarea Orientărilor din 2006 și a principiului proporționalității

- 299 Al șaptelea motiv, prin intermediul căruia reclamanta susține că, la stabilirea cuantumului amenzii, Comisia a încălcat Orientările din 2006 și principiul proporționalității cuprinde în esență două aspecte. Primul se referă la stabilirea valorii vânzărilor, iar al doilea la stabilirea coeficientului de gravitate și a cuantumului suplimentar.

a) Cu privire la primul aspect, referitor la stabilirea valorii vânzărilor

300 Reclamanta susține că Comisia a stabilit valoarea vânzărilor mai degrabă în raport cu cifra de afaceri generată de vânzarea de servicii de transport de mărfuri în general decât în raport cu veniturile specifice obținute din STC și din STS, cărora le era asociată încălcarea unică și continuă. Ea invocă două critici întemeiate, prima, pe încălcarea punctului 13 din Orientările din 2006 și, a doua, pe încălcarea principiului proporționalității.

1) Cu privire la prima critică, dedusă din încălcarea punctului 13 din Orientările din 2006

301 Reclamanta susține că Comisia a încălcat punctul 13 din Orientările din 2006 atunci când că a considerat că încălcarea unică și continuă era legată de tarife și atunci când a inclus, în consecință, veniturile obținute din tarife în valoarea vânzărilor. În opinia sa, această încălcare privește doar STC, STS și refuzul de plată a comisioanelor, iar nu tarifele, care ar fi fost excluse din perimetrul său „din cauza unor probe insuficiente”.

302 Hotărârea din 6 mai 2009, KME Germany și alții/Comisia (T-127/04, EU:T:2009:142), și Hotărârea din 19 mai 2010, KME Germany și alții/Comisia (T-25/05, nepublicată, EU:T:2010:206), nu ar fi de niciun ajutor pentru Comisie. Aceste hotărâri nu ar privi, astfel, calculul amenzilor potrivit Orientărilor din 2006, ci potrivit Liniilor directe privind metoda de stabilire a amenzilor aplicate în temeiul articolului 15 alineatul (2) din Regulamentul nr. 17 și al articolului 65 alineatul (5) din Tratatul CECO (JO 1998, C 9, p. 3, Ediție specială, 08/vol. 3, p. 69), care prevedeau o metodă de calcul foarte diferită. Pe de altă parte, ar exista diferențe factuale evidente între prezenta cauză și cele în care s-au pronunțat hotărârile menționate. Astfel, acestea din urmă ar fi privit luarea în considerare a costurilor de producție în vederea stabilirii cuantumului amenzi. Or, tarifele nu ar fi asimilabile unor costuri de producție, ci s-ar asemana cu un element de preț distinct cu privire la care Comisia nu ar fi constatat nicio încălcare. În stadiul replicii, reclamanta adaugă că excluderea tarifelor din valoarea vânzărilor nu ar conduce la controverse de nerezolvat, ca în cadrul cauzei în care s-a pronunțat Hotărârea din 8 decembrie 2011, KME Germany și alții/Comisia (C-272/09 P, EU:C:2011:810).

303 Comisia contestă argumentația reclamantei.

304 Trebuie amintit că noțiunea de valoare a vânzărilor, în sensul punctului 13 din Orientările din 2006, reflectă prețul fără taxe facturat clientului pentru bunul sau serviciul care a făcut obiectul încălcării în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 mai 2009, KME Germany și alții/Comisia, T-127/04, EU:T:2009:142, punctul 91, și Hotărârea din 18 iunie 2013, ICF/Comisia, T-406/08, EU:T:2013:322, punctul 176 și jurisprudența citată). Având în vedere obiectivul urmărit de punctul menționat, reluat la punctul 6 din aceleași orientări, care constă în a reține ca punct de plecare pentru calculul cuantumului amenzi aplicate unei întreprinderi un quantum care reflectă importanța economică a încălcării și ponderea relativă a întreprinderii respective în cadrul acesteia, noțiunea de valoare a vânzărilor trebuie înțeleasă astfel ca privind vânzările realizate pe piața vizată de încălcare (a se vedea Hotărârea din 1 februarie 2018, Kühne + Nagel International și alții/Comisia, C-261/16 P, nepublicată, EU:C:2018:56, punctul 65 și jurisprudența citată).

305 Comisia poate utiliza, așadar, pentru a determina valoarea vânzărilor, prețul total pe care întreprinderea l-a facturat clienților săi pe piața bunurilor și serviciilor vizată, fără a fi necesar să se distingă sau să se deducă diferitele elemente ale acestui preț după cum au făcut sau nu obiectul unei coordonări (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 februarie 2018, Kühne + Nagel International și alții/Comisia, C-261/16 P, nepublicată, EU:C:2018:56, punctele 66 și 67). Contrar

celor susținute de reclamantă, acesta este cazul atunci când întinderea încălcării vizate în comunicarea privind obiecțiunile ar fi fost mai extinsă decât cea constatată în decizia finală, această împrejurare fiind lipsită de relevanță în sensul aplicării punctului 13 din Orientările din 2006.

- 306 Or, după cum arată în esență Comisia, STC și STS nu sunt bunuri sau servicii distincte care pot face obiectul unei încălcări a articolelor 101 sau 102 TFUE. Dimpotrivă, astfel cum reiese din considerentele (17), (108) și (1187) ale deciziei atacate, STC și STS nu sunt decât două elemente ale prețului serviciilor în cauză.
- 307 Rezultă că, în mod contrar celor susținute de reclamantă, punctul 13 din Orientările din 2006 nu se opunea luării în considerare de către Comisie a întregii valori a vânzărilor legate de serviciile în cauză, fără a fi divizată în elementele sale constitutive.
- 308 În rest, trebuie să se constate că abordarea sugerată de reclamantă conduce la a se considera că elementele prețului care nu au făcut în mod specific obiectul unei coordonări între transportatorii incriminați trebuie să fie excluse din valoarea vânzărilor.
- 309 În această privință, trebuie amintit că nu există niciun motiv valabil pentru a exclude din valoarea vânzărilor inputurile al căror cost iese de sub controlul părților la pretinsa încălcare (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 mai 2009, KME Germany și alții/Comisia, T-127/04, EU:T:2009:142, punctul 91). Contrar celor susținute de reclamantă, situația este aceeași în ceea ce privește elementele de preț care, precum tarifele, nu au făcut în mod specific obiectul acestei încălcări, ci fac parte integrantă din prețul de vânzare al produsului sau serviciului în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 martie 2000, Cimenteries CBR și alții/Comisia, 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 și T-104/95, EU:T:2000:77, punctul 5030).
- 310 A statua altfel ar avea drept consecință obligarea Comisiei să nu ia în considerare cifra de afaceri brută în anumite cazuri, dar să o ia în considerare în alte cazuri, în funcție de un prag care ar fi dificil de aplicat și ar conduce la controverse interminabile și de nerezolvat, inclusiv la acuzații de discriminare (Hotărârea din 8 decembrie 2011, KME Germany și alții/Comisia, C-272/09 P, EU:C:2011:810, punctul 53).
- 311 Este cert că reclamanta contestă acest aspect, dar se limitează să susțină că nu ar fi existat dificultăți de aplicare în împrejurările din speță, fără a explica în ce mod refuzul de plată a comisioanelor ar fi luat în considerare și fără a contesta că ar risca să intervină acuzații referitoare la discriminare.
- 312 Prin urmare, fără a încălca punctul 13 din Orientările din 2006, Comisia a concluzionat în considerentul (1190) al deciziei atacate că trebuia să se țină seama de întreaga valoare a vânzărilor aferente serviciilor de transport de mărfuri, fără a fi necesară divizarea acestora în elementele sale constitutive.
- 313 Prezenta critică trebuie, așadar, să fie respinsă.

2) Cu privire la a doua critică, dedusă din încălcarea principiului proporționalității

- 314 Reclamanta susține că abordarea Comisiei este contrară principiului proporționalității. Această abordare nu ar reflecta importanța economică a încălcării în cauză. Astfel, în cursul exercițiului financiar 2004-2005, veniturile reclamantei aferente STC și STS nu ar fi reprezentat decât un procent „scăzut” din veniturile sale totale din vânzarea de servicii de transport de mărfuri pe rutele SEE-țări terțe pentru exercițiul financiar menționat (în jur de 12 %).
- 315 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 316 Trebuie amintit că principiul proporționalității impune ca actele instituțiilor să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar pentru a atinge scopul legitim urmărit (Hotărârea din 13 noiembrie 1990, Fedesa și alții, C-331/88, EU:C:1990:391, punctul 13, și Hotărârea din 12 septembrie 2007, Prym și Prym Consumer/Comisia, T-30/05, nepublicată, EU:T:2007:267, punctul 223).
- 317 În cadrul procedurilor inițiate de Comisie pentru sancționarea încălcărilor normelor de concurență, aplicarea principiului proporționalității impune ca amenzile să nu fie disproporționate în raport cu obiectivele urmărite, și anume în raport cu respectarea acestor norme, iar cuantumul amenzii aplicate unei întreprinderi pentru o încălcare în materie de concurență să fie proporțional cu aceasta, apreciată în ansamblu, ținând seama în special de gravitatea sa și de durata sa (a se vedea Hotărârea din 29 februarie 2006, Panalpina World Transport (Holding) și alții/Comisia, T-270/12, nepublicată, EU:T:2016:109, punctul 103 și jurisprudența citată).
- 318 În cadrul aprecierii gravității unei încălcări a normelor de concurență, Comisia trebuie să țină seama de un număr mare de elemente ale căror caracter și importanță variază în funcție de tipul încălcării și de împrejurările sale specifice. Printre aceste elemente pot să figureze, după caz, volumul și valoarea mărfurilor care au făcut obiectul încălcării, precum și dimensiunea și puterea economică a întreprinderii și, în consecință, influența pe care aceasta a putut să o exercite pe piață (Hotărârea din 3 septembrie 2009, Prym și Prym Consumer/Comisia, C-534/07 P, EU:C:2009:505, punctul 96).
- 319 Potrivit jurisprudenței, partea din cifra de afaceri globală care provine din vânzarea produselor sau a serviciilor care fac obiectul încălcării este cea mai în măsură să reflecte importanța economică a acestei încălcări [Hotărârea din 29 februarie 2016, Panalpina World Transport (Holding) și alții/Comisia, T-270/12, nepublicată, EU:T:2016:109, punctul 106].
- 320 Valoarea vânzărilor prezintă de asemenea avantajul de a constitui un criteriu obiectiv ușor de aplicat. Astfel, ea face acțiunea Comisiei mai previzibilă pentru întreprinderi și le permite, în urmărirea unui obiectiv de descurajare generală, să evalueze importanța cuantumului unei amenzi la care se expun atunci când decid să participe la o înțelegere ilicită [a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 februarie 2016, Panalpina World Transport (Holding) și alții/Comisia, T-270/12, nepublicată, EU:T:2016:109, punctul 159].

321 Punctul 6 din Orientările din anul 2006 reia aceste principii în modul următor:

„[...] combinarea valorii vânzărilor care au legătură cu încălcarea cu durata acesteia este considerată o valoare de înlocuire adecvată pentru a reflecta importanța economică a încălcării, precum și ponderea relativă a fiecărei întreprinderi participante la încălcare. Referirea la acești indicatori oferă o bună imagine asupra valorii aproximative a amenzii și nu ar trebui să fie considerată drept bază a unei metode de calcul automat și aritmetic.”

322 Or, în considerentul (1190) al deciziei atacate, Comisia a concluzionat tocmai că trebuie să se țină seama mai degrabă de cifra de afaceri globală din vânzarea de servicii de transport de mărfuri decât doar de elementele prețului lor care au făcut în mod specific obiectul unei coordonări între transportatorii incriminați, și anume suprataxele.

323 Contrar celor susținute de reclamantă, simpla împrejurare că suprataxele nu reprezentau decât un procent „scăzut” din veniturile sale totale aferente vânzării de servicii de transport de mărfuri pe rutele SEE-țări terțe pentru exercițiul financiar 2004/2005 nu este de natură să demonstreze că această abordare era disproporționată în raport cu importanța economică a încălcării unice și continue.

324 Astfel, însuși faptul că o întreprindere efectuează vânzări la prețuri din care numai unul sau mai multe elemente au fost stabilite sau au făcut obiectul unor schimburi ilicite de informații determină o denaturare a concurenței care afectează întreaga piață relevantă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 aprilie 2015, LG Display și LG Display Taiwan/Comisia, C-227/14 P, EU:C:2015:258, punctul 62).

325 În ceea ce privește efectul încălcării unice și continue pe piața SEE, trebuie amintit că stabilirea valorii vânzărilor nu ține seama de criterii precum efectul concret al încălcării asupra pieței sau prejudiciul cauzat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 februarie 2016, UTi Worldwide și alții/Comisia, T-264/12, nepublicată, EU:T:2016:112, punctul 259, și Hotărârea din 12 iulie 2018, Viscas/Comisia, T-422/14, nepublicată, EU:T:2018:446, punctul 193).

326 Doar în stadiul distinct și ulterior al stabilirii coeficientului de gravitate, care face obiectul celui de al doilea aspect al prezentului motiv, Comisia are posibilitatea, dacă este cazul, să ia în considerare un astfel de criteriu [a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 februarie 2016, Panalpina World Transport (Holding) și alții/Comisia, T-270/12, nepublicată, EU:T:2016:109, punctul 94].

327 Rezultă că abordarea urmată în considerentul (1190) al deciziei atacate, care constă în luarea în considerare a cifrei de afaceri globale provenite din vânzarea de servicii de transport de mărfuri, este în măsură să contribuie la realizarea primului obiectiv menționat la punctul 6 din Orientările din 2006, care constă în reflectarea în mod adecvat a importanței economice a încălcării unice și continue. Pe de altă parte, reclamanta nu demonstrează că această abordare nu era în măsură să contribuie la realizarea celui de al doilea obiectiv menționat la alineatul menționat, care constă în a reflecta în mod adecvat ponderea relativă a fiecărui transportator incriminat.

328 Reclamanta nu poate susține nici că Comisia a sancționat-o ca și cum înțelegerea în litigiu ar fi privit și tarifele. Astfel, potrivit metodei generale prevăzute de Orientările din 2006, natura încălcării este luată în considerare într-un stadiu ulterior calculării amenzii, cu ocazia stabilirii coeficientului de gravitate care, în temeiul punctului 20 din aceste orientări, este evaluat de la caz

la caz pentru fiecare tip de încălcare, ținându-se seama de toate circumstanțele relevante în cazul respectiv (Hotărârea din 29 februarie 2016, Schenker/Comisia, T-265/12, EU:T:2016:111, punctele 296 și 297).

- 329 Prin urmare, fără a încălca principiul proporționalității, Comisia a constatat în considerentul (1190) al deciziei atacate că trebuia să se ia în considerare întreaga valoare a vânzărilor aferente serviciilor de transport de mărfuri, fără a fi necesară împărțirea acestora în elementele sale constitutive.
- 330 Prin urmare, prezenta critică trebuie respinsă, la fel ca și prezentul aspect în totalitate.

b) Cu privire la al doilea aspect, referitor la stabilirea coeficientului de gravitate și a cuantumului suplimentar

- 331 Reclamanta susține că Comisia a încălcat principiul proporționalității prin stabilirea coeficientului de gravitate la 16 % și prin aplicarea unui cuantum suplimentar de 16 % acestuia, deși întinderea încălcării unice și continue era mai puțin importantă decât cea care îi era reproșată în comunicarea privind obiecțiunile. Ea adaugă că decizia atacată nu conține nicio indicație privind incidența asupra calculului cuantumului amenzii a acestei restrângeri importante a întinderii încălcării menționate în raport cu cea care fusese reținută în această comunicare.
- 332 În ședință, reclamanta a precizat că prezentul aspect trebuie interpretat în sensul că era întemeiat nu numai pe o încălcare a principiului proporționalității, ci și pe nemotivare.
- 333 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 334 Potrivit articolului 23 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1/2003, la stabilirea valorii amenzii se ia în considerare printre altele gravitatea încălcării.
- 335 Punctele 19-23 din Orientările din anul 2006 prevăd următoarele:

„19. Cuantumul de bază al amenzii este legat de o proporție din valoarea vânzărilor, determinată în funcție de gradul de gravitate al încălcării, multiplicată cu numărul de ani în cursul cărora a avut loc încălcarea.

20. Evaluarea gravității se face caz cu caz pentru fiecare tip de încălcare, ținându-se seama de toate circumstanțele relevante în cazul respectiv.

21. Ca regulă generală, proporția din valoarea vânzărilor luată în calcul se fixează la un nivel de maximum 30 %.

22. Pentru a decide dacă proporția din valoarea vânzărilor care trebuie luată în calcul într-un anumit caz ar trebui să se situeze la limita inferioară sau la cea superioară a intervalului menționat anterior, Comisia ține seama de un anumit număr de factori, precum natura încălcării, cota de piață cumulată a tuturor părților în cauză, sfera geografică a încălcării și punerea în aplicare sau nu a încălcării.

23. Acordurile orizontale de stabilire a prețurilor, de împărțire a piețelor și de limitare a producției, care sunt în general secrete, se numără, prin însăși natura lor, printre restrângerile cele mai grave ale concurenței. În temeiul politicii din domeniul concurenței, acestea trebuie să fie sever sancționate. În consecință, proporția din vânzări luată în calcul pentru astfel de încălcări se situează, în general, la limita superioară a intervalului.”

- 336 Potrivit jurisprudenței, un acord orizontal prin care întreprinderile în cauză se înțeleg nu cu privire la prețul total, ci cu privire la un element al acestuia, constituie un acord orizontal de stabilire a prețurilor în sensul punctului 23 din Orientările din 2006 și, prin urmare, se numără printre restrângerile cele mai grave ale concurenței (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 februarie 2016, *UTi Worldwide și alții/Comisia*, T-264/12, nepublicată, EU:T:2016:112, punctele 277 și 278).
- 337 Rezultă că, astfel cum a amintit Comisia în considerentul (1208) al deciziei atacate, un asemenea acord impune în general un coeficient de gravitate la limita superioară a intervalului cuprins între 0 și 30 % prevăzut la punctul 21 din Orientările din 2006.
- 338 Potrivit jurisprudenței, un coeficient de gravitate care este semnificativ mai redus decât limita superioară a acestui interval este foarte favorabil unei întreprinderi care este parte la un astfel de acord (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2013, *Team Relocations și alții/Comisia*, C-444/11 P, nepublicată, EU:C:2013:464, punctul 125) și poate chiar să se justifice având în vedere doar natura încălcării (a se vedea Hotărârea din 26 septembrie 2018, *Philips și Philips France/Comisia*, C-98/17 P, nepublicată, EU:C:2018:774, punctul 103 și jurisprudența citată).
- 339 Or, în considerentul (1199) al deciziei atacate, Comisia a apreciat cu precizie că „acordurile și/sau practicile concertate la care se referă decizia [atacată] priveau stabilirea diverselor elemente de preț”.
- 340 Prin urmare, Comisia a calificat în mod întemeiat, în considerentele (1199), (1200) și (1208) ale deciziei atacate, comportamentul în litigiu drept acord sau practică orizontală în materie de prețuri, chiar dacă acesta nu ar fi „acoperit întregul preț pentru serviciile în discuție”.
- 341 Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod întemeiat, în considerentul (1208) al deciziei atacate, că acordurile și practicile în litigiu se numărau printre restrângerile cele mai grave ale concurenței și impuneau, așadar, un coeficient de gravitate „la limita superioară a intervalului”.
- 342 Coeficientul de gravitate de 16 % pe care Comisia l-a reținut în considerentul (1212) al deciziei atacate, sensibil mai scăzut decât limita superioară a intervalului prevăzut la punctul 21 din Orientările din 2006, s-ar putea justifica, prin urmare, numai în raport cu natura încălcării unice și continue.
- 343 Cu toate acestea, trebuie să se constate că, așa cum reiese din considerentele (1209)-(1212) ale deciziei atacate, Comisia nu s-a întemeiat numai pe natura încălcării unice și continue pentru a stabili la 16 % coeficientul de gravitate. Comisia s-a referit astfel în această decizie la cotele de piață cumulate ale transportatorilor incriminați la nivel mondial și pe rutele din interiorul SEE și SEE-țări terțe [considerentul (1209)], la sfera geografică a înțelegerii în litigiu [considerentul (1210)] și la punerea în aplicare a acordurilor și a practicilor în litigiu [considerentul (1211)].
- 344 Totuși, reclamanta nu contestă temeinicia acestor factori în vederea stabilirii coeficientului de gravitate.

- 345 În aceste condiții, reclamanta nu poate susține că un coeficient de gravitate de 16 % era nelegal.
- 346 În ceea ce privește quantumul suplimentar, trebuie amintit că punctul 25 din Orientările din 2006 prevede că, independent de durata participării unei întreprinderi la încălcare, Comisia include în quantumul de bază o sumă între 15 % și 25 % din valoarea vânzărilor, pentru a descuraja întreprinderile chiar și să participe la acorduri orizontale de stabilire a prețului, de împărțire a pieței și de limitare a producției. Acest punct precizează că, pentru a decide proporția din valoarea vânzărilor care trebuie luată în calcul într-un anumit caz, Comisia ține seama de un anumit număr de factori, în special de factorii identificați la punctul 22 din aceleași orientări. Acești factori sunt cei de care Comisia ține seama la stabilirea coeficientului de gravitate și includ natura încălcării, cota de piață cumulată a tuturor părților în cauză, sfera geografică a încălcării și punerea în aplicare sau nu a încălcării.
- 347 Instanța Uniunii a dedus pe baza acestui punct că, deși Comisia nu prezintă o motivare specifică în ceea ce privește proporția din valoarea vânzărilor care este utilizată în scopul stabilirii quantumului suplimentar, simpla trimitere la analiza factorilor utilizați pentru aprecierea gravității încălcării este suficientă în acest sens (Hotărârea din 15 iulie 2015, SLM și Ori Martin/Comisia, T-389/10 și T-419/10, EU:T:2015:513, punctul 264).
- 348 În considerentul (1219) al deciziei atacate, Comisia a apreciat că „procentul care trebuie aplicat pentru quantumul suplimentar trebui[a] să fie de 16 %”, având în vedere „împrejurările specifice ale cauzei” și criteriile reținute pentru determinarea coeficientului de gravitate.
- 349 Or, argumentele pe care reclamanta le invocă în ceea ce privește quantumul suplimentar se confundă cu cele pe care le-a invocat în privința coeficientului de gravitate și pe care Tribunalul le-a respins deja. Prin urmare, aceste argumente nu pot fi admise.
- 350 Referitor la argumentul întemeiat pe o divergență insuficient motivată între decizia atacată și comunicarea privind obiecțiunile în ceea ce privește stabilirea coeficientului de gravitate și a quantumului suplimentar, acesta este neîntemeiat atât în drept, cât și în fapt.
- 351 În drept, este suficient să se constate că Comisia nu este obligată să explice diferențele eventuale dintre aprecierile definitive conținute în decizia finală și aprecierile provizorii pe care le-a reținut în comunicarea privind obiecțiunile (a se vedea Hotărârea din 27 februarie 2014, InnoLux/Comisia, T-91/11, EU:T:2014:92, punctul 96 și jurisprudența citată).
- 352 În fapt, trebuie să se constate că, la punctele 1567-1581 din comunicarea privind obiecțiunile, Comisia a arătat că intenționa să aplice o amendă transportatorilor în cauză și a definit principalele elemente de fapt și de drept de care intenționa să țină seama în acest scop. În schimb, în măsura în care, potrivit unei jurisprudențe constante, nu erau necesare alte elemente (a se vedea Hotărârea din 19 mai 2010, Wieland-Werke și alții/Comisia, T-11/05, nepublicată, EU:T:2010:201, punctul 129 și jurisprudența citată), Comisia nu a indicat în aceasta în ce proporție din valoarea vânzărilor intenționa să stabilească coeficientul de gravitate și quantumul suplimentar.
- 353 Rezultă că nu există nicio neconcordanță între comunicarea privind obiecțiunile și decizia atacată în ceea ce privește procentajul la care au fost stabilite coeficientul de gravitate și quantumul suplimentar.
- 354 Prin urmare, prezentul aspect trebuie respins și, în consecință, al șaptelea motiv în totalitate.

8. Cu privire la al optulea motiv, întemeiat pe încălcarea Orientărilor din 2006 și a principiului protecției încrederii legitime în ceea ce privește includerea în valoarea vânzărilor a cifrei de afaceri din vânzările de servicii de transport de mărfuri la sosire către clienți stabiliți în afara SEE

- 355 Reclamanta reproșează Comisiei că nu a respectat Orientările din 2006 și a încălcat principiul protecției încrederii legitime atunci când a inclus în valoarea vânzărilor veniturile din servicii de transport de mărfuri la sosire vândute unor clienți stabiliți în afara SEE.
- 356 Potrivit reclamantei, doar vânzările realizate pe teritoriul SEE pot fi incluse în valoarea vânzărilor. Vânzările realizate în afara SEE nu ar putea fi luate în considerare, în temeiul punctului 18 din Orientările din 2006, decât în cazul excepțional în care „este posibil ca vânzările relevante ale întreprinderii în interiorul SEE să nu reflecte în mod adecvat ponderea fiecărei întreprinderi în încălcare”. Or, aceste împrejurări excepționale nu ar fi fost îndeplinite în speță și, în orice caz, Comisia nu ar pretinde că erau îndeplinite.
- 357 Reclamanta adaugă că abordarea Comisiei este diferită de regula generală prevăzută în Regulamentul nr. 139/2004, potrivit căreia cifra de afaceri trebuie să fie alocată locului în care se află clientul. În ceea ce privește aplicarea acestui principiu în cazul transportului de mărfuri, reclamanta arată că, potrivit Comunicării consolidate privind competența, „[c]azurile privind transportul de mărfuri sunt diferite, deoarece clientul căruia îi sunt furnizate serviciile respective nu se deplasează, dar serviciul de transport este furnizat clientului la locul unde se află acesta”, astfel încât „locul unde se află clientul este criteriul relevant pentru alocarea cifrei de afaceri”.
- 358 Reclamanta invocă de asemenea decizia Comisiei din 28 ianuarie 2009 în cazul COMP/39.406 – Conduce marine, din care ar reieși că metoda aplicată pentru alocarea geografică a cifrei de afaceri în temeiul Orientărilor din 2006 este conformă abordării definite în Comunicarea consolidată privind competența.
- 359 Reclamanta subliniază de asemenea că concurența privind serviciile de transport de mărfuri la sosire se exercită în țara terță pentru a atrage clienți care se află în această țară și cumpără pe teritoriul acesteia servicii. Eventualele efecte ale încălcării unice și continue asupra concurenței în materie de servicii de transport de mărfuri la sosire ar fi fost, așadar, resimțite în țările terțe.
- 360 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 361 În această privință, trebuie amintit că punctul 13 din Orientările din 2006 subordonează includerea în valoarea vânzărilor a cifrei de afaceri din bunurile sau serviciile întreprinderii în cauză condiției ca vânzările respective să fi fost „realizate [... în] legătură directă sau indirectă cu încălcarea, în sectorul geografic relevant din teritoriul SEE”.
- 362 Punctul 13 din Orientările din 2006 nu menționează astfel nici „vânzări negociate”, nici „vânzări facturate” în interiorul SEE, ci se referă numai la „vânzările realizate” în SEE. Rezultă că, în mod contrar celor susținute de reclamantă, punctul menționat nu se opune reținerii de către Comisie a vânzărilor efectuate către clienți stabiliți în afara SEE și nici nu impune să se țină seama de vânzările negociate sau facturate în SEE. Altfel, ar fi suficient ca o întreprindere care participă la o încălcare să procedeze așa încât să negocieze vânzările sale cu filialele clienților săi situați în afara SEE sau să le factureze acestora pentru a se asigura că vânzările respective nu sunt luate în

considerare pentru calcularea cuantumului unei eventuale amenzi, care ar fi, prin urmare, mult mai nesemnificativă [a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 martie 2017, Samsung SDI și Samsung SDI (Malaysia)/Comisia, C-615/15 P, nepublicată, EU:C:2017:190, punctul 55].

- 363 Contrar celor susținute în continuare de reclamantă, Comisia nu este obligată, în scopul aplicării punctului 13 din Orientările din 2006, nici să opteze pentru criteriile care au putut fi considerate relevante în materie de control al concentrărilor, în special cele identificate în comunicarea menționată la punctul 357 de mai sus. Astfel, scopul acestei comunicări este de a oferi orientare privind problemele de competență care se ridică în contextul controlului concentrărilor economice. Prin urmare, ea nu este obligatorie pentru Comisie în ceea ce privește metoda care trebuie adoptată pentru calcularea cuantumului amenzilor în cauzele referitoare la înțelegeri, care se bazează pe finalități proprii (Hotărârea din 29 februarie 2016, Kühne + Nagel International și alții/Comisia, T-254/12, nepublicată, EU:T:2016:113, punctul 252; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 9 septembrie 2015, Samsung SDI și alții/Comisia, T-84/13, nepublicată, EU:T:2015:611, punctul 206).
- 364 Referitor la interpretarea noțiunii de „vânzări realizate [... pe] teritoriul SEE” pe care reclamanta înțelege să o deducă în special din decizia Comisiei în cazul COMP/39.406 – Conduce marine, este suficient să se amintească faptul că practica decizională anterioară a Comisiei nu constituie în sine cadru juridic pentru amenzile în materie de concurență, dat fiind că acesta este definit numai în Regulamentul nr. 1/2003, precum și în Orientările din 2006 (a se vedea Hotărârea din 9 septembrie 2011, Alliance One International/Comisia, T-25/06, EU:T:2011:442, punctul 242 și jurisprudența citată) și că, în orice caz, nu s-a demonstrat că datele privind împrejurările din cauza respectivă, cum ar fi piețele, produsele, țările, întreprinderile și perioadele vizate, sunt comparabile cu cele din prezenta cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 iunie 2012, E.ON Ruhrgas și E.ON/Comisia, T-360/09, EU:T:2012:332, punctul 262 și jurisprudența citată).
- 365 Noțiunea menționată trebuie interpretată în lumina obiectivului punctului 13 din Orientările din 2006. Acest obiectiv este, așa cum reiese din cuprinsul punctelor 304 și 319-321 de mai sus, să se rețină ca punct de plecare pentru calculul amenzilor un quantum ce reflectă printre altele importanța economică a încălcării pe piața relevantă, cifra de afaceri realizată cu privire la produsele sau serviciile care fac obiectul încălcării constituind un element obiectiv care exprimă în mod corect nocivitatea încălcării pentru concurența normală (a se vedea Hotărârea din 28 iunie 2016, Portugal Telecom/Comisia, T-208/13, EU:T:2016:368, punctul 236 și jurisprudența citată).
- 366 Astfel, pentru a stabili dacă vânzările au fost „realizate [... pe] teritoriul SEE”, în sensul punctului 13 din Orientările din 2006, revine Comisiei sarcina de a opta pentru un criteriu care să fie reflectarea realității pieței, cu alte cuvinte care să fie cel mai în măsură să delimiteze consecințele înțelegerii asupra concurenței în SEE.
- 367 În considerentele (1186) și (1197) ale deciziei atacate, Comisia a arătat că a ținut seama, pentru a calcula valoarea vânzărilor, de cifra de afaceri din vânzarea de servicii de transport de mărfuri pe rutele din interiorul SEE, pe rutele Uniune-țări terțe, pe rutele Uniune-Elveția și pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe. Astfel cum reiese din considerentul (1194) al acestei decizii, vânzările aferente rutelor Uniune-țări terțe și rutelor SEE cu excepția Uniunii-țări terțe cuprindeau atât vânzările de servicii de transport de mărfuri pe rutele de plecare, cât și pe cele de servicii de transport de mărfuri la sosire.

- 368 În același considerent, pentru a justifica includerea cifrei de afaceri din vânzarea acestor servicii în valoarea vânzărilor, Comisia a făcut trimitere la necesitatea de a ține seama de „particularitățile” acestora. Astfel, Comisia a constatat printre altele că încălcarea unică și continuă se raporta la aceste servicii și că „acordurile anticoncurențiale [erau] susceptibile să producă un impact negativ asupra pieței interne în ceea ce [le] prive[a]”.
- 369 Or, după cum reiese din cuprinsul punctelor 77-165 de mai sus și contrar celor susținute de reclamantă, era previzibil că încălcarea unică și continuă, inclusiv în măsura în care privea rutele de sosire, va avea efecte substanțiale și imediate pe piața internă sau în cadrul SEE și era astfel susceptibilă să aducă atingere concurenței normale în interiorul SEE. În considerentele (1194) și (1241) ale deciziei atacate, Comisia a recunoscut totuși că o parte din „prejudiciul” aferent comportamentului în litigiu pe rutele SEE-țări terțe se putea materializa în afara SEE. De asemenea, Comisia a subliniat că o parte a acestor servicii erau prestate în afara SEE. În consecință, Comisia s-a întemeiat pe punctul 37 din Orientările din 2006 și, pentru rutele SEE-țări terțe, a acordat transportatorilor incriminați o reducere de 50 % a quantumului de bază al amenzii, a cărei temeinicie nu este contestată de reclamantă.
- 370 În aceste condiții, a considera că Comisia nu putea include în valoarea vânzărilor 50 % din cifra de afaceri realizată pe aceste rute ar echivala cu a-i interzice acesteia să ia în considerare, în vederea calculării quantumului amenzii, vânzările care intră în perimetrul încălcării unice și continue și care erau susceptibile să aducă atingere concurenței în SEE.
- 371 Rezultă că Comisia putea utiliza 50 % din cifra de afaceri realizată pe rutele SEE-țări terțe ca element obiectiv care exprimă în mod corect nocivitatea participării reclamantei la înțelegerea în litigiu pentru concurența normală, cu condiția ca această cifră să fi fost rezultatul vânzărilor care au legătură cu SEE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 februarie 2014, InnoLux/Comisia, T-91/11, EU:T:2014:92, punctul 47).
- 372 Or, o asemenea legătură există în speță în ceea ce privește rutele de sosire, din moment ce, așa cum reiese din considerentele (1194) și (1241) ale deciziei atacate și așa cum susține Comisia în înscrisurile sale, serviciile de transport de marfă la sosire sunt furnizate parțial în interiorul SEE. Astfel, după cum s-a arătat la punctul 111 de mai sus, serviciile menționate urmăresc tocmai să permită transportul de mărfuri din țări terțe spre SEE. După cum arată în mod întemeiat Comisia, o parte din prestarea lor „fizică” se efectuează prin definiție în SEE, unde are loc o parte a transportului acestor mărfuri și unde aterizează avionul-cargo.
- 373 În aceste condiții, Comisia avea temei să considere că vânzările de servicii de transport de mărfuri la sosire au fost realizate în cadrul SEE, în sensul punctului 13 din Orientările din 2006. Prin urmare, punctul 18 din aceste orientări, care nu a fost aplicat în decizia atacată și cu privire la care reclamanta recunoaște că nu este aplicabil în speță, este lipsit de relevanță.
- 374 Așadar, este necesar să se respingă prezentul motiv și să se concluzioneze că, în mod întemeiat și fără a încălca principiul încrederii legitime, Comisia a inclus vânzările de servicii de transport de mărfuri la sosire în valoarea vânzărilor.

9. Cu privire la al nouălea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului proporționalității în ceea ce privește reducerea generală de 15 %

- 375 Reclamanta susține că Comisia a încălcat principiul proporționalității atunci când a stabilit la un nivel excesiv de scăzut reducerea generală de 15 %.

- 376 În primul rând, reclamanta susține că Comisia nu a ținut seama în mod suficient de regimul de reglementare japonez. Toate ASA care reglementează rutele între Japonia, pe de o parte, și Franța, Germania, Italia și Țările de Jos, pe de altă parte, ar conține dispoziții care impun transportatorilor desemnați să încheie între ei acorduri privind tarifele. În plus, legea japoneză ar obliga companiile locale și străine, cu riscul unei sancțiuni, să solicite aprobarea Biroului de Aviație Civilă al Japoniei (BACJ) pentru a stabili tarifele sau taxele pe care le aplică în cazul serviciilor de transport de mărfuri pentru zborurile dinspre sau spre Japonia. Acordurile astfel aprobate ar beneficia, în principiu, de imunitate în raport cu dreptul japonez al concurenței. Reclamanta arată astfel că acest regim de reglementare a încurajat-o puternic să se concerteze cu alți transportatori și că, prin urmare, Comisia ar fi trebuit să îi acorde în acest temei o reducere a cuantumului amenzii mai mare de 15 %.
- 377 În al doilea rând, reclamanta invocă două decizii în care Comisia a acordat întreprinderilor în cauză reduceri de 30 sau de 40 % din cuantumul amenzii care le-a fost aplicată, pentru motivul că au fost încurajate de regimul de reglementare aplicabil să adopte acorduri anticoncurențiale.
- 378 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 379 În această privință, trebuie amintit că punctul 27 din Orientările din 2006 prevede că, la stabilirea cuantumului amenzii, Comisia poate ține seama de circumstanțele care conduc la o creștere sau la o reducere a cuantumului de bază, în temeiul unei evaluări globale, ținând seama de toate circumstanțele relevante.
- 380 Punctul 29 din Orientările din 2006 prevede că cuantumul de bază al amenzii poate fi redus atunci când Comisia constată existența unor circumstanțe atenuante. Acest punct enunță, cu titlu indicativ și nelimitativ, cinci tipuri de circumstanțe atenuante care pot fi luate în considerare, printre care autorizarea sau încurajarea comportamentului anticoncurențial în cauză de către autoritățile publice sau de reglementare.
- 381 În considerentul (1263) al deciziei atacate, Comisia a constatat că niciun regim de reglementare nu a obligat transportatorii incriminați să se concerteze cu privire la tarifele lor. Cu toate acestea, Comisia a apreciat, în considerentele (1264) și (1265) ale deciziei menționate, că anumite regimuri de reglementare, printre care cel din Japonia, au putut încuraja transportatorii incriminați să adopte un comportament anticoncurențial și, în consecință, le-a acordat reducerea de 15 %, în conformitate cu punctul 29 din Orientările din 2006.
- 382 Or, în înscrisurile sale, reclamanta se limitează să susțină că ASA și dispozițiile legislative aplicabile în Japonia au putut-o încuraja să se concerteze cu alți transportatori. În schimb, reclamanta nu invocă niciun element juridic sau de fapt pe care Comisia ar fi omis să îl ia în considerare în decizia atacată și care ar permite susținerea obiecției potrivit căreia reducerea generală de 15 % ar fi insuficientă. Prin urmare, este necesar să se considere că reclamanta nu a demonstrat caracterul insuficient al acestei reduceri și, prin urmare, încălcarea principiului proporționalității.
- 383 În plus, presupunând că, prin afirmațiile sale potrivit cărora ASA încheiate de Japonia „impun” o concertare cu privire la prețuri între transportatorii desemnați, reclamanta intenționează să repună în discuție analiza Comisiei cuprinsă în considerentul (1263) al deciziei atacate, potrivit căreia ASA menționate doar au stimulat sau facilitat adoptarea unor comportamente anticoncurențiale, argumentația sa trebuie de asemenea să fie respinsă. În primul rând, trebuie să se constate că ASA fie au încurajat comportamentul în litigiu pe rutele SEE-Japonia, caz în care o

reducere a cuantumului amenzii poate fi justificată în temeiul punctului 29 din Orientările din 2006, fie au impus-o, caz în care nu s-ar fi putut constata nicio încălcare a normelor de concurență și nicio sancțiune aplicată în temeiul comportamentului menționat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 noiembrie 1997, Comisia și Franța/Ladbroke Racing, C-359/95 P și C-379/95 P, EU:C:1997:531, punctul 33 și jurisprudența citată).

- 384 Or, în măsura în care reclamanta susține în esență, în cadrul prezentului aspect, că ASA încheiate de Japonia impuneau o coordonare, argumentația sa trebuie respinsă ca inoperantă, întrucât, dacă s-ar presupune că aceasta este întemeiată, constatarea încălcării, iar nu aplicarea punctului 29 din Orientările din 2006, despre care este vorba în prezentul aspect, ar fi viciată de o eroare.
- 385 În răspuns la întrebările adresate de Tribunal în ședință, reclamanta nu a putut să clarifice, de altfel, dacă se prelua de o constrângere sau de o simplă încurajare. Astfel, ea a arătat că reglementarea relevantă „impune[a] o coordonare”, că „au existat încurajări” și, în sfârșit, că exista un „sistem care urmărea să încurajeze persoanele să respecte o anumită dispoziție”.
- 386 În al doilea rând și în orice caz, este necesar să se arate că argumentația reclamantei provine dintr-o analiză eronată a ASA în cauză. Clauza relevantă din aceste ASA prevede că un acord la nivelul IATA trebuie să fie obținut „în măsura posibilului”, ceea ce nu stabilește existența unei obligații. Aceeași clauză prevede că, în cazul în care un acord nu ar fi posibil, tarifele care necesită a fi aplicate „pentru fiecare rută” vor trebui stabilite de comun acord „între companiile desemnate în cauză”. În schimb, clauza menționată nu poate fi interpretată în sensul că impune discuții multilaterale privind prețurile aplicabile diferitor rute.
- 387 În ceea ce privește referirile la deciziile anterioare ale Comisiei, este suficient să se amintească faptul că simpla împrejurare că, în practica sa decizională anterioară, Comisia a acordat un anumit nivel de reducere pentru un comportament determinat nu implică faptul că este obligată să acorde aceeași reducere la aprecierea unui comportament similar în cadrul unei proceduri administrative ulterioare (a se vedea Hotărârea din 6 mai 2009, KME Germany și alții/Comisia, T-127/04, EU:T:2009:142, punctul 140 și jurisprudența citată). În consecință, reclamanta nu se poate prevala de reducerea cuantumului amenzilor acordată în aceste alte cauze.
- 388 În măsura în care reclamanta solicită Tribunalului să se pronunțe cu privire la caracterul adecvat al reducerii generale de 15 %, este suficient să se arate că acesta din urmă ține de exercitarea competenței de fond și că va fi efectuat, așadar, în acest cadru (a se vedea punctul 448 de mai jos).
- 389 Din cele de mai sus reiese că al nouălea motiv nu este fondat și trebuie, prin urmare, să fie respins.

10. Cu privire la al zecelea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului nediscriminării, a principiului proporționalității, precum și, în esență, a obligației de motivare, ca urmare a refuzului Comisiei de a reduce cuantumul amenzii pentru participarea limitată a reclamantei la încălcarea unică și continuă

- 390 Reclamanta susține că în mod eronat Comisia nu i-a acordat reducerea cu 10 % a cuantumului de bază al amenzii, pe care aceasta a acordat-o Air Canada, Latam, SAS și Qantas ca urmare a participării limitate a acestor transportatori la încălcarea unică și continuă. Reclamanta consideră că se află în aceeași situație ca acești transportatori, refuzul Comisiei de a-i acorda o reducere fiind discriminatoriu.

- 391 Reclamanta susține astfel că activa la periferia încălcării descrise în decizia atacată și că menținea contacte în număr limitat pe un număr restrâns de rute și în mod pasiv. Rolul SAS și al Qantas în cadrul înțelegerii în litigiu ar fi fost foarte similar cu rolul său.
- 392 În plus, reclamanta susține că implicarea sa în refuzul de plată a unor comisioane nu era, în mod cert, mai extinsă decât cea a SAS sau a Qantas, după cum atestă, în opinia sa, o serie de e-mailuri ale Qantas referitoare la plata unui comision pe suprataxe.
- 393 Potrivit reclamantei, distincția efectuată de Comisie între aceasta și cei doi transportatori nu este justificată în mod obiectiv și, în orice caz, nu este motivată suficient. În plus, aceasta nu ar examina în mod specific situația sa în raport cu punctul 29 din Orientările din 2006.
- 394 Comisia contestă argumentația reclamantei.
- 395 În această privință, trebuie amintit că punctul 29 din Orientările din 2006 enunță printre tipurile de circumstanțe atenuante care pot fi luate în considerare pentru a reduce cuantumul de bază al amenziilor caracterul extrem de redus al participării întreprinderii în cauză la încălcare.
- 396 Mai întâi, referitor la critica reclamantei referitoare la neaplicarea, în privința sa, a criteriului participării extrem de reduse menționat la punctul 29 din Orientările din 2006, trebuie amintit că criteriul participării extrem de reduse este mai exigent decât cel referitor la rolul imitativ sau exclusiv pasiv al întreprinderii sancționate: el reflectă alegerea Comisiei, cu ocazia înlocuirii Orientărilor din 1998 menționate la punctul 302 de mai sus cu Orientările din 2006, de a nu mai „încuraja” comportamentul pasiv al participanților la o încălcare a normelor de concurență (Hotărârea din 12 iulie 2018, Sumitomo Electric Industries și J-Power Systems/Comisia, T-450/14, nepublicată, EU:T:2018:455, punctul 114).
- 397 Aplicarea criteriului participării extrem de reduse presupune îndeplinirea unei serii de condiții, unele având aceiași factori de evaluare cu criteriul rolului exclusiv pasiv: acesta este în special cazul frecvenței participării la reuniuni în raport cu ceilalți membri ai înțelegerii sau perceperea de către ceilalți participanți la înțelegere, a rolului avut de întreprinderea în cauză în cadrul acesteia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 decembrie 2014, Eni/Comisia, T-558/08, EU:T:2014:1080, punctele 190 și 191, și Hotărârea din 12 iulie 2018, Sumitomo Electric Industries și J-Power Systems/Comisia, T-450/14, nepublicată, EU:T:2018:455, punctele 117-119).
- 398 Or, în considerentul (1257) al deciziei atacate, Comisia a considerat că reclamanta nu a avut un rol pasiv sau minor în încălcarea unică și continuă și nici că participarea sa la încălcare fusese extrem de redusă. În decizia menționată, Comisia s-a întemeiat în această privință, pe de o parte, pe frecvența și natura contactelor menținute de reclamantă cu ceilalți transportatori pe întreaga perioadă a încălcării [considerentul (1253)] și, pe de altă parte, pe lipsa oricărui element invocat de reclamantă care să contribuie la demonstrarea lipsei intenției sale anticoncurențiale [considerentul (1254)]. În consecință, Comisia a exclus acordarea în favoarea reclamantei a unei reduceri a cuantumului de bază al amenziilor în acest temei.
- 399 Prin urmare, nu s-a dovedit că Comisia a săvârșit o eroare prin faptul că a refuzat să îi recunoască reclamantei beneficiul unei circumstanțe atenuante cu privire la participarea sa extrem de redusă la încălcarea unică și continuă.

- 400 Presupunând că reclamanta face de asemenea referire la alte exemple de circumstanțe atenuante menționate la punctul 29 din Orientările din 2006, ea nu vizează niciuna în mod specific și nu invocă *a fortiori* nicio circumstanță de natură să justifice acordarea unei reduceri a amenzii în acest temei. În lipsa unor elemente concrete în susținerea acestor afirmații, Tribunalul trebuie să le respingă.
- 401 În continuare, în ceea ce privește pretinsul tratament discriminatoriu aplicat reclamantei în raport cu transportatorii care au beneficiat de reducerea cu 10 % a cuantumului de bază al amenzii, trebuie amintit că, în considerentele (1258) și (1259) ale deciziei atacate, Comisia a considerat că Latam, Air Canada și SAS au avut o participare limitată la încălcarea unică și continuă, întrucât activau la periferia înțelegerii în litigiu, mențineau contacte în număr limitat cu alți transportatori și nu au participat la toate componentele încălcării. În consecință, Comisia le-a acordat o reducere de 10 % a cuantumului de bază al amenzii. În Decizia din 9 noiembrie 2010, ea acordase de asemenea, în același temei și pentru aceleași motive, o astfel de reducere companiei Qantas. În schimb, Comisia nu a apreciat că trebuie să se concluzioneze în sensul participării limitate a reclamantei la încălcarea unică și continuă și, în consecință, nu i-a acordat o reducere a cuantumului de bază al amenzii în acest temei.
- 402 Tribunalul a statuat la punctul 399 de mai sus că nu s-a dovedit că reclamanta nici a avut un rol pasiv în încălcarea unică și continuă sau că a participat în mod extrem de redus la aceasta. În aceste condiții, presupunând că reclamanta dovedește că se afla într-o situație comparabilă cu cea a transportatorilor care au beneficiat de reducerea cu 10 % a cuantumului de bază al amenzii, aceasta ar echivala în esență pentru ea cu a se prevala de nelegalitățile săvârșite la stabilirea cuantumului amenzii aplicate acestor alți transportatori, ceea ce ea nu poate face (a se vedea punctul 288 de mai sus).
- 403 În orice caz, în cadrul prezentului motiv, trebuie să se constate că situația reclamantei nu era comparabilă cu cea a celorlalți transportatori menționați la punctul 401 de mai sus în scopul aplicării circumstanței atenuante referitoare la participarea limitată la încălcare.
- 404 Astfel, trebuie arătat că, spre deosebire de acești transportatori, reclamanta a participat în mod direct la cele trei componente ale încălcării unice și continue [considerentele (881)-(883) ale deciziei atacate], participare pe care nu o contestă. Or, din punctul de vedere al contribuției sale la gravitatea înțelegerii în litigiu, faptul că răspunderea unei întreprinderi este reținută, pentru anumite componente ale unei încălcări unice și continue, în raport cu implicarea sa directă în comportamentul în litigiu constituie o circumstanță relevantă de natură să distingă situația sa de cea a întreprinderilor considerate răspunzătoare numai din cauza cunoașterii de către acestea, prezumate sau dovedite, a respectivului comportament.
- 405 În plus, contrar celor susținute de reclamantă în ceea ce privește în mod specific SAS și Qantas, elementele din dosar atestă un nivel de implicare a reclamantei în refuzul de plată a comisioanelor care nu este comparabil cu cel al acestora din urmă. Astfel, după cum reiese din decizia atacată, reclamanta a participat la mai multe discuții multilaterale referitoare la această componentă a încălcării unice și continue în cadrul ACCS în Elveția [considerentele (692) și (693)] și în Italia, în cadrul Italian Board Airline Representatives (Biroul Italian al Reprezentanților Transportatorilor) [considerentul (694)], în incintele Lufthansa din Italia [considerentul 695)] și la Milano [considerentul (696)]. Această situație contrastează mai întâi cu cea a Qantas, în privința căreia numai un schimb bilateral cu British Airways ar susține, dacă este cazul, constatarea implicării sale în această componentă a încălcării [considerentul (685)]. Această situație contrastează în continuare cu cea a SAS. În această privință, contrar celor sugerate de

reclamantă, faptul că SAS este membră a ACCS este lipsit de importanță, din moment ce participarea sa la schimburile în discuție menționate în considerentele (692) și (693) ale acestei decizii nu este invocată. Reclamanta citează de asemenea două contacte multilaterale, menționate în considerentele (503) și, respectiv, (686) ale deciziei atacate, la care participaseră atât SAS, cât și reclamanta. Or, pe de o parte, reclamanta arată în mod greșit că Comisia s-a întemeiat pe primul dintre aceste contacte pentru a dovedi participarea sa la refuzul de plată a comisioanelor, întrucât acest element de probă nu a servit decât în raport cu componenta referitoare la STC. Pe de altă parte, deși este adevărat că SAS era implicată în schimbul menționat în considerentul (686) al aceleiași decizii, acest contact trebuie analizat în lumina celorlalte contacte care o implicau pe reclamantă și care tocmai au fost amintite. Astfel, aceste contacte rămân mai numeroase și variate decât cele care implică SAS, inclusiv după luarea în considerare a contactelor invocate de reclamantă care figurează în dosar, dar care nu sunt menționate în decizia în cauză și în cadrul cărora SAS ar fi abordat cu mai mulți transportatori concurenți cererea unui agent de expediție referitoare la obținerea unui comision pe suprataxe.

- 406 De altfel, tot în raport cu contactele limitate cu alți transportatori, Comisia a considerat că SAS participase într-un mod mai limitat la încălcarea, după cum reiese din cuprinsul punctului 401 de mai sus. Or, reclamanta nu prezintă elemente de natură să infirme constatarea că era implicată într-un număr mai mare de contacte cu un număr mai mare de transportatori.
- 407 Rezultă că, întrucât situația reclamantei diferă de cea a transportatorilor cărora li s-a acordat o reducere ca urmare a participării lor limitate la încălcarea unică și continuă, aceasta nu are temei să se poată plânde de un tratament discriminatoriu. Pe cale de consecință, trebuie de asemenea respinsă invocarea de către reclamantă a unei motivări insuficiente a caracterului justificat din punct de vedere obiectiv al distincției realizate, în măsura în care aceasta se întemeiază pe premisa eronată că situația sa era comparabilă cu cea a celorlalți transportatori în cauză.
- 408 În sfârșit, prin intermediul criticii întemeiate pe încălcarea principiului proporționalității, reclamanta urmărește să invoce în esență caracterul disproporționat al cuantumului amenzii în raport cu participarea sa pretins limitată.
- 409 Or, în speță, în primul rând, astfel cum reiese mai întâi din decizia atacată, reclamanta a fost direct implicată în cele trei componente ale încălcării unice și continue (a se vedea punctele 404 și 405 de mai sus). Această constatare nu este infirmată de afirmația sa potrivit căreia participarea sa la componenta încălcării menționate referitoare la refuzul de plată a unor comisioane urmărea doar să reacționeze la eforturile concertate ale agenților de expediție și nu avea ca scop o coordonare tarifară. Astfel, trebuie să se constate că această susținere se întemeiază pe două premise eronate, una în drept, alta în fapt.
- 410 În fapt, rezultă, desigur, din considerentele (675)-(702) ale deciziei atacate, inclusiv din cele invocate în mod specific împotriva reclamantei, că chestiunea plății comisioanelor făcea obiectul unor interpretări juridice divergente între transportatori și agenții de expediție. Totuși, transportatorii incriminați nu s-au limitat să definească o poziție comună cu privire la acest subiect pentru a o apăra în mod coordonat în fața instanțelor competente sau pentru a o promova în mod colectiv la autoritățile publice și la alte asociații profesionale. Dimpotrivă, transportatorii incriminați s-au concertat convenind – la nivel multilateral – să refuze să negocieze plata comisioanelor cu agenții de expediție și să le acorde scutiri de suprataxe. Astfel, în considerentul (695) al deciziei atacate, Comisia s-a referit la o scrisoare din 19 mai 2005, în care un administrator regional al Swiss din Italia arată că „toți [participanții la o reuniune ținută la 12 mai 2005] confirmaseră voința lor de a nu accepta plata STC/STS”. În considerentul (696) al

deciziei atacate, se menționează un e-mail intern din 14 iulie 2005 în care CPA arată că „toți [participanții la o reuniune ținută cu o zi înainte, printre care și reclamanta] au reconfirmat intenția lor fermă de a nu accepta negocieri privind” plata comisioanelor. De asemenea, în considerentul (700) al aceleiași decizii, Comisia a invocat un e-mail intern în care o angajată a Cargolux își informa administrația centrală cu privire la desfășurarea unei reuniuni „cu toți [transportatorii] care operează la aeroportul din [Barcelona]” și în care indica faptul că, „potrivit opiniei generale, nu ar trebui să plătim comisioane pe suprataxe”.

- 411 Reiese de asemenea din decizia atacată că mai mulți transportatori au făcut schimb de informații – la nivel bilateral – pentru a se asigura reciproc de aderarea lor continuă la refuzul de plată a comisioanelor cu privire la care se înțeleseseră în prealabil. Cu titlu ilustrativ, considerentul (688) al acestei decizii descrie o conversație telefonică din 9 februarie 2006 în cursul căreia Lufthansa a întrebat AF dacă poziția sa cu privire la refuzul de plată al comisioanelor era neschimbată.
- 412 În drept, în măsura în care reclamanta susține că refuzul de plată a comisioanelor constituia un răspuns legitim față de comportamentul pretins nelegal al agenților de expediție, este necesar să se amintească faptul că o întreprindere nu poate să invoce comportamentul altor întreprinderi, chiar dacă este ilicit sau neloial, pentru a justifica o încălcare a normelor de concurență (a se vedea în acest sens Hotărârea din 8 iulie 2004, Dalmine/Comisia, T-50/00, EU:T:2004:220, punctul 333, și Hotărârea din 12 iulie 2018, LS Cable & Systems/Comisia, T-439/14, nepublicată, EU:T:2018:451, punctul 53).
- 413 Astfel, asigurarea respectării prevederilor legale este sarcina autorităților publice, iar nu a întreprinderilor sau a asocierilor de întreprinderi private (Hotărârea din 7 februarie 2013, Slovenská sporiteľňa, C-68/12, EU:C:2013:71, punctul 20). Întreprinderile nu pot să își facă dreptate ele însele, substituindu-se acestor autorități pentru a sancționa eventuale încălcări ale dreptului Uniunii Europene în domeniul concurenței și împiedicând, prin măsuri adoptate din proprie inițiativă, concurența în cadrul pieței interne. Acesta este cu atât mai mult cazul atunci când există căi legale prin intermediul cărora ele își pot valorifica drepturile în fața acestor autorități (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 decembrie 1991, Hilti/Comisia, T-30/89, EU:T:1991:70, punctele 117 și 118).
- 414 Or, în speță, reclamanta nici nu demonstrează și nici măcar nu susține că astfel de căi legale ar fi lipsit.
- 415 În al doilea rând, după cum arată în mod întemeiat Comisia, nici numărul de contacte anticoncurențiale constatate în decizia atacată la care a luat parte reclamanta, care se ridică la aproape 75, nici numărul altor transportatori implicați în contactele menționate, respectiv nouă transportatori incriminați în total, nu pot fi calificate drept limitate în numărul și în intensitatea lor.
- 416 În al treilea rând, contrar celor afirmate de reclamantă, participarea sa la înțelegerea în litigiu nu consta în esență în primirea pasivă a anunțurilor comunicate de ceilalți transportatori. Astfel, este suficient să se arate că decizia atacată menționează numeroase reuniuni și discuții bilaterale și multilaterale care depășesc simpla primire de anunțuri tarifare prin e-mail [a se vedea considerentele (762)-(764)].
- 417 Rezultă că prezentul motiv trebuie respins.

- 418 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie admis al doilea aspect al primului motiv. În consecință, se impune anularea articolului 1 alineatul (1) litera (h) și alineatul (4) litera (h) din decizia atacată.
- 419 În schimb, nu se poate considera că această nelegalitate este de natură să conducă la anularea deciziei atacate în totalitate. Astfel, deși Comisia a încălcat normele în materie de prescripție prin sancționarea reclamantei pentru încălcarea unică și continuă în privința rutelor din interiorul SEE și Uniune-Elveția, este necesar să se constate că reclamanta nu a demonstrat în cadrul prezentei acțiuni că Comisia ar fi săvârșit o eroare atunci când a constatat că aceasta a participat la încălcarea menționată.
- 420 Concluziile în anulare trebuie respinse în rest.

B. Cu privire la concluziile prin care se solicită modificarea cuantumului amenzii aplicate reclamantei

- 421 În susținerea concluziilor prin care solicită reducerea cuantumului amenzii care i-a fost aplicată, reclamanta invocă un motiv unic. Acest motiv este întemeiat pe caracterul inadecvat al cuantumului acestei amenzi și se împarte în unsprezece argumente.
- 422 Primele patru argumente invocate de reclamantă în susținerea prezentelor concluzii privesc în esență calcularea valorii vânzărilor:
- prin intermediul primului argument, reclamanta susține că prescripția se opune sancționării sale pentru comportamente aferente rutelor din interiorul SEE și rutelor Uniune-Elveția;
 - prin intermediul celui de al doilea argument, reclamanta susține că, în ipoteza în care Tribunalul ar admite al cincilea sau al optulea motiv și ar anula decizia atacată în măsura în care privește serviciile de transport de mărfuri la sosire, ar trebui excluse veniturile pe care le-a realizat din aceste servicii în vederea calculării cuantumului amenzii sau ar trebui redus cuantumul amenzii în consecință, potrivit modalităților pe care Tribunalul le va considera adecvate;
 - prin intermediul celui de al treilea argument, reclamanta reproșează Comisiei că a încălcat Orientările din 2006, precum și principiul protecției încrederii legitime, prin includerea în valoarea vânzărilor a veniturilor provenite din serviciile de transport de mărfuri la sosire;
 - prin intermediul celui de al patrulea argument, reclamanta susține că, întrucât Comisia a exclus tarifele din perimetrul încălcării unice și continue, ar trebui să se excludă din valoarea vânzărilor veniturile pe care le-a obținut din acestea sau să se reducă cuantumul amenzii, la nivelul pe care Tribunalul îl va considera adecvat.
- 423 Al cincilea și al șaselea argument pe care reclamanta le invocă în susținerea prezentelor concluzii privesc în esență coeficientul de gravitate și cuantumul suplimentar:
- prin intermediul celui de al cincilea argument, ca răspuns la măsurile de organizare a procedurii ale Tribunalului, reclamanta susține că excluderea din perimetrul geografic al încălcării unice și continue a rutelor SEE, cu excepția Uniunii-Elveția este de natură să justifice o reducere a coeficientului de gravitate;

- prin intermediul celui de al șaselea argument, reclamanta susține că, întrucât încălcarea unică și continuă nu a avut efecte semnificative asupra concurenței, ar trebui să i se acorde o reducere importantă a cuantumului amenzii.
- 424 Argumentele al șaptelea-al unsprezecelea pe care reclamanta le invocă în susținerea prezentelor concluzii privesc în esență ajustările care trebuie aduse cuantumului de bază:
- prin intermediul celui de al șaptelea argument, reclamanta susține că Comisia nu a ținut seama în mod suficient de regimul de reglementare japonez atunci când a stabilit cuantumul amenzii și, că, în consecință, reducerea generală de 15 % ar trebui să fie considerabil majorată și stabilită la nivelul superior pe care Tribunalul îl va considera adecvat;
 - prin intermediul celui de al optulea argument, reclamanta susține că, în ipoteza în care Tribunalul ar anula decizia atacată în măsura în care privește refuzul de plată a comisioanelor, care nu ar fi decât un răspuns la concertarea agenților de expediție, ar trebui, în consecință, redus cuantumul amenzii la nivelul pe care Tribunalul îl va considera adecvat;
 - prin intermediul celui de al nouălea argument, reclamanta reproșează Comisiei că i-ar fi încălcat dreptul la apărare și principiile nediscriminării și proporționalității atunci când a aplicat, în detrimentul său, diferite niveluri de probă diferitor transportatori;
 - prin intermediul celui de al zecelea argument, reclamanta susține că Comisia a încălcat principiile nediscriminării și proporționalității atunci când i-a rezervat un tratament diferit de cel acordat Air Canada, Latam, SAS și Qantas la stabilirea cuantumului amenzii, deși participarea sa la încălcarea unică și continuă ar fi fost în mod obiectiv similară cu cea a companiilor SAS și Qantas în special;
 - prin intermediul celui de al unsprezecelea argument, reclamanta susține că, întrucât Comisia a admis în practica sa anterioară că încălcări care nu priveau decât o parte a stabilirii prețurilor aveau o gravitate mai redusă, încălcarea unică și continuă, care nu ar privi decât suprataxele, iar nu întregul preț al serviciilor de transport de mărfuri, justifică o reducere semnificativă a cuantumului amenzii în temeiul circumstanțelor atenuante.
- 425 Comisia solicită respingerea concluziilor reclamantei și retragerea beneficiului reducerii generale de 50 % și al celei de 15 % în ipoteza în care Tribunalul ar statua că cifra de afaceri din vânzarea de servicii de transport de mărfuri la sosire nu putea fi inclusă în valoarea vânzărilor.
- 426 În dreptul Uniunii în domeniul concurenței, controlul de legalitate este completat de competența de fond care este recunoscută instanței Uniunii prin articolul 31 din Regulamentul nr. 1/2003, conform articolului 261 TFUE. Această competență autorizează instanța Uniunii, dincolo de simplul control de legalitate a sancțiunii, să substituie aprecierea Comisiei cu propria apreciere și, în consecință, să anuleze, să reducă sau să majoreze cuantumul amenzii sau al penalității cu titlu cominatoriu aplicate (a se vedea Hotărârea din 8 decembrie 2011, Chalkor/Comisia, C-386/10 P, EU:C:2011:815, punctul 63 și jurisprudența citată).
- 427 Acest exercițiu presupune, în temeiul articolului 23 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1/2003, să se ia în considerare, pentru fiecare întreprindere sancționată, gravitatea încălcării în cauză, precum și durata acesteia, cu respectarea principiilor, printre altele, ale motivării, proporționalității, individualizării sancțiunilor și egalității de tratament și fără ca normele indicative definite de Comisie în liniile sale directoare să creeze obligații pentru instanța Uniunii

(a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 ianuarie 2016, Galp Energía España și alții/Comisia, C-603/13 P, EU:C:2016:38, punctul 90). Trebuie însă subliniat că exercitarea competenței de fond prevăzute la articolul 261 TFUE și la articolul 31 din Regulamentul nr. 1/2003 nu echivalează cu un control din oficiu și că procedura în fața instanțelor Uniunii este în contradictoriu. Cu excepția motivelor de ordine publică pe care instanța este ținută să le examineze din oficiu, sarcina de a invoca motive împotriva deciziei în litigiu și de a prezenta elemente de probă în susținerea acestor motive revine, așadar, reclamantului (Hotărârea din 8 decembrie 2011, Chalkor/Comisia, C-386/10 P, EU:C:2011:815, punctul 64).

- 428 Astfel, reclamantul trebuie să identifice elementele contestate din decizia atacată, să formuleze critici în această privință și să aducă probe care pot consta în indicii serioase, prin care să se urmărească demonstrarea temeiniciei criticilor sale (Hotărârea din 8 decembrie 2011, Chalkor/Comisia, C-386/10 P, EU:C:2011:815, punctul 65).
- 429 Pentru a respecta cerințele unui control de fond în sensul articolului 47 din cartă în ceea ce privește amenda, instanța Uniunii este ținută, în exercitarea competențelor prevăzute la articolele 261 și 263 TFUE, să examineze orice critică, de drept sau de fapt, prin care se urmărește să se demonstreze că quantumul amenzii nu este adecvat în raport cu gravitatea și cu durata încălcării (a se vedea Hotărârea din 18 decembrie 2014, Comisia/Parker Hannifin Manufacturing și Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, punctul 75 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 26 ianuarie 2017, Villeroy & Boch Austria/Comisia, C-626/13 P, EU:C:2017:54, punctul 82).
- 430 În sfârșit, pentru a stabili quantumul amenzilor, revine instanței Uniunii sarcina de a aprecia ea însăși împrejurările speței și tipul de încălcare în cauză (Hotărârea din 21 ianuarie 2016, Galp Energía España și alții/Comisia, C-603/13 P, EU:C:2016:38, punctul 89) și de a lua în considerare toate împrejurările de fapt (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 septembrie 2009, Prym și Prym Consumer/Comisia, C-534/07 P, EU:C:2009:505, punctul 86), inclusiv, dacă este cazul, unele informații suplimentare care nu sunt menționate în decizia Comisiei de aplicare a amenzii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 noiembrie 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Comisia, C-286/98 P, EU:C:2000:630, punctul 57, și Hotărârea din 12 iulie 2011, Fuji Electric/Comisia, T-132/07, EU:T:2011:344, punctul 209).
- 431 În speță, revine Tribunalului, în exercitarea competenței sale de fond, sarcina de a stabili, având în vedere argumentația prezentată de părți în susținerea prezentelor concluzii, quantumul amenzii pe care îl consideră cel mai adecvat, având în vedere în special constatările efectuate în cadrul examinării motivelor invocate în susținerea concluziilor în anulare și a motivului invocat din oficiu și ținând seama de ansamblul împrejurărilor de fapt pertinente.
- 432 Tribunalul consideră că, în vederea stabilirii quantumului amenzii care trebuie aplicată reclamantei, nu este oportună îndepărtarea de la metoda de calcul urmată de Comisie în decizia atacată și despre care nu a stabilit în prealabil că era afectată de nelegalitate, după cum reiese din examinarea motivelor al șaptelea-al zecelea de mai sus. Astfel, deși revine instanței, în cadrul competenței sale de fond în materie, sarcina de a aprecia ea însăși împrejurările speței și tipul de încălcare în cauză pentru a stabili quantumul amenzii, exercitarea unei competențe de fond nu poate antrena, la momentul stabilirii quantumului amenzilor aplicate, o discriminare între întreprinderile care au participat la un acord sau la o practică concertată contrare articolului 101 TFUE, articolului 53 din Acordul privind SEE și articolului 8 din Acordul CE-Elveția privind transportul aerian. În consecință, orientările care pot fi deduse din liniile directe sunt, în general, susceptibile să ghideze instanțele Uniunii în exercitarea competenței menționate,

deoarece aceste linii directe au fost aplicate de Comisie pentru calculul cuantumului amenzilor aplicate celorlalte întreprinderi sancționate prin decizia pe care instanțele respective trebuie să o examineze (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 decembrie 2012, Comisia/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punctul 80 și jurisprudența citată).

- 433 În aceste condiții, mai întâi, trebuie să se constate că valoarea totală a vânzărilor realizate de reclamantă în anul 2005 se ridică la 259 640 939 de euro. Această valoare nu include niciun venit realizat pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-Elveția, cu privire la care Tribunalul a statuat la punctele 166-190 de mai sus că nu intrau în perimetrul încălcării unice și continue. Într-adevăr, din răspunsurile reclamantei la măsurile Tribunalului de organizare a procedurii reiese că aceasta nu a realizat nicio cifră de afaceri pe aceste rute în cursul anului 2005.
- 434 În ceea ce privește primul argument invocat în susținerea prezentelor concluzii, referitor la prescripție, trebuie să se constate că acesta face trimitere la al doilea aspect al primului motiv. Tribunalul a admis acest motiv la punctele 193-224 de mai sus și, în consecință, a anulat articolul 1 alineatul (1) litera (h) și alineatul (4) litera (h) din decizia atacată. Aceste alineate privesc rutele din interiorul SEE și, respectiv, Uniune-Elveția. Or, reclamanta nu a realizat nicio cifră de afaceri pe aceste rute în cursul perioadei relevante. Prin urmare, prezentul argument trebuie să fie respins.
- 435 Referitor la al doilea și la al treilea argument, care privesc includerea în valoarea vânzărilor a cifrei de afaceri din vânzarea de servicii de transport de mărfuri la sosire, trebuie să se constate că acestea fac trimitere la al cincilea și al optulea motiv invocate în susținerea concluziilor în anulare. Or, Tribunalul a examinat și a respins aceste motive la punctele 77-165 și, respectiv, la punctele 355-374 de mai sus și niciun element din argumentația invocată în susținerea lor nu permite să se considere că includerea în valoarea vânzărilor a cifrei de afaceri din vânzarea serviciilor de transport de mărfuri la sosire era de natură să conducă la reținerea unei valori a vânzărilor necorespunzătoare. Dimpotrivă, excluderea din valoarea vânzărilor a cifrei de afaceri din vânzarea de servicii de transport de mărfuri la sosire ar împiedica aplicarea de către Comisie în sarcina reclamantei a unei amenzi care să reflecte în mod corect nocivitatea participării sale la înțelegerea în litigiu asupra concurenței normale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 iunie 2016, Portugal Telecom/Comisia, T-208/13, EU:T:2016:368, punctul 236).
- 436 Referitor la al patrulea argument invocat în susținerea prezentelor concluzii, care privește în esență includerea prețului integral al serviciilor de transport de mărfuri în valoarea vânzărilor, trebuie arătat că acesta face trimitere la primul aspect al celui de al șaptelea motiv invocat în susținerea concluziilor în anulare. Or, Tribunalul a examinat și a respins acest aspect la punctele 300-330 de mai sus și niciun element din argumentația invocată de reclamantă în susținerea acestuia nu permite să se considere că includerea în valoarea vânzărilor a întregului preț al serviciilor de transport de mărfuri era de natură să conducă la reținerea unei valori necorespunzătoare a vânzărilor. Dimpotrivă, excluderea din valoarea vânzărilor a altor elemente ale prețului serviciilor de transport de mărfuri decât suprataxele ar însemna să se minimizeze în mod artificial importanța economică a încălcării unice și continue.
- 437 În continuare, trebuie arătat că, pentru motivele reținute în considerentele (1198)-(1212) ale deciziei atacate, încălcarea unică și continuă impune un coeficient de gravitate de 16 %.
- 438 Al cincilea și al șaselea argument nu demonstrează contrariul. Astfel, al cincilea argument presupunea ca Tribunalul să admită motivul invocat din oficiu. Întrucât acesta din urmă a fost respins, este necesar să se respingă al cincilea argument.

- 439 În ceea ce privește lipsa unor efecte semnificative ale încălcării unice și continue asupra concurenței, menționată de al șaselea argument, este suficient să se amintească faptul că quantumul unei amenzi nu poate fi considerat inadecvat doar pentru că nu reflectă prejudiciul economic care a fost sau care ar putea să fie cauzat de încălcarea invocată (Hotărârea din 29 februarie 2016, Schenker/Comisia, T-265/12, EU:T:2016:111, punctul 287). Prin urmare, nici acest argument nu justifică o reducere a coeficientului de gravitate.
- 440 Referitor la argumentul invocat în cadrul celui de al doilea aspect al primului motiv, potrivit căruia anularea articolului 1 alineatul (1) litera (h) și alineatul (4) litera (h) din decizia atacată ar justifica o reducere a coeficientului de gravitate, este necesar să se constate că acesta nu privește încălcarea unică și continuă ca atare, ci gradul de participare la aceasta a reclamantei. Conform jurisprudenței, această anulare poate așadar fi luată în considerare mai degrabă ca circumstanțe atenuante decât în stadiul stabilirii coeficientului de gravitate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 ianuarie 2017, Roca/Comisia, C-638/13 P, EU:C:2017:53, punctul 67 și jurisprudența citată).
- 441 În ceea ce privește quantumul suplimentar, pentru aceleași motive precum cele reținute în considerentele (1198)-(1212) ale deciziei atacate și în lumina considerațiilor reținute la punctele 346-349 de mai sus, Tribunalul consideră că un quantum suplimentar de 16 % este adecvat.
- 442 Pe de altă parte, trebuie să se constate că, întrucât participarea reclamantei la încălcarea unică și continuă nu a putut fi demonstrată în mod legal în privința rutelor din interiorul SEE și Uniune-Elveția, factorii de multiplicare reținuți în considerentele (1214) și (1216) ale deciziei atacate nu pot fi luați în considerare pentru calcularea quantumului amenzii.
- 443 Trebuie totuși să se țină seama de faptul că, în lipsa cifrei de afaceri realizate de reclamantă pe rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția și ținând seama de metoda folosită de Comisie în decizia atacată, care constă în atribuirea, în cazul fiecărei categorii de rute în discuție, a unei valori specifice a vânzărilor, ce este calculată pornind de la cifra de afaceri realizată de întreprindere pentru această categorie de rute (a se vedea punctul 53 de mai sus), valoarea vânzărilor reținută pentru rutele din interiorul SEE și, respectiv, pentru rutele Uniune-Elveția este, în privința reclamantei, egală cu zero. Astfel, factorul de multiplicare aferent duratei participării reclamantei la încălcarea unică și continuă s-a imputat, în privința rutelor din interiorul SEE și Uniune-Elveția, pe o bază de aplicare egală cu zero. Prin urmare, faptul că Tribunalul, neîndepărtându-se de la metoda astfel descrisă, s-a abținut totuși să țină seama de factorii de multiplicare reținuți în considerentele (1214) și (1216) ale deciziei atacate nu este de natură să reducă quantumul amenzii aplicate reclamantei. Altfel zis, prin metoda pe care Comisia a folosit-o pentru a calcula quantumul amenzii aplicate reclamantei, aceasta din urmă a fost exonerată deja în esență de aplicarea unei amenzi în temeiul răspunderii sale pentru încălcarea unică și continuă în măsura în care privește rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția.
- 444 Referitor la factorii de multiplicare aferenți rutelor Uniune-țări terțe și SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe, care nu sunt contestați, ei trebuie să rămână stabiliți la $1^{9/12}$ și, respectiv, la $8/12$.
- 445 Prin urmare, quantumul de bază al amenzii trebuie stabilit la 111 331 780 de euro.

- 446 În ceea ce privește reducerea generală de 50 %, nu poate fi admisă cererea Comisiei de a retrage beneficiul acesteia reclamantei. După cum reiese din memoriul în apărare, cererea menționată presupune în mod expres ca Tribunalul să considere că cifra de afaceri din vânzarea de servicii de transport de mărfuri la sosire nu putea fi inclusă în valoarea vânzărilor. Or, Tribunalul a refuzat să procedeze astfel, la punctul 436 de mai sus.
- 447 Prin urmare, quantumul de bază al amenzii după aplicarea reducerii generale de 50 %, care nu se aplică decât quantumului de bază, în măsura în care privește rutele SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe, și Uniune-țări terțe [a se vedea considerentul (1241) al deciziei atacate], pe care reclamanta nu l-a contestat în cadrul concluziilor în anulare și care nu este neadecvat, trebuie să fie stabilit, după rotunjire, la 55 000 000 de euro. În această privință, Tribunalul consideră adecvat să rotunjească acest quantum de bază diminuându-l la primele două cifre, cu excepția cazului în care această reducere reprezintă mai mult de 2 % din valoarea de dinainte de rotunjire, caz în care acest quantum este rotunjit la primele trei cifre. Această metodă este obiectivă, permite tuturor transportatorilor incriminați care au introdus o acțiune în anulare împotriva deciziei atacate să beneficieze de o reducere și evită o inegalitate de tratament (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 februarie 2014, InnoLux/Comisia, T-91/11, EU:T:2014:92, punctul 166).
- 448 În sfârșit, în ceea ce privește ajustările quantumului de bază al amenzii, trebuie amintit că reclamanta a beneficiat de reducerea generală de 15 %, al cărei caracter suficient îl contestă în cadrul celui de al nouălea motiv invocat în susținerea concluziilor în anulare, precum și în cadrul celui de al șaptelea argument. Or, pentru motive similare celor reținute la punctele 382-386 de mai sus, nu se poate considera că Comisia nu a ținut seama în mod suficient de regimul de reglementare japonez. Invers, nu se poate admite cererea Comisiei prin care se solicită retragerea beneficiului acestei reduceri, pentru motive similare celor arătate la punctul 446 de mai sus.
- 449 Pe de altă parte, în considerentul (1257) al deciziei atacate, Comisia a reținut că reclamanta nu a avut un rol pasiv sau minor în încălcarea unică și continuă și că participarea sa la aceasta nu a fost extrem de redusă și, în consecință, a refuzat să îi acorde o reducere a quantumului amenzii în acest temei. Cu toate acestea, trebuie amintit că în mod greșit Comisia a stabilit în sarcina reclamantei răspunderea pentru încălcarea unică și continuă în măsura în care privea rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția (punctele 221-223 de mai sus). Rezultă că reclamanta nu putea fi considerată răspunzătoare pentru încălcarea menționată decât în măsura în care aceasta privea rutele Uniune-țări terțe și rutele SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe.
- 450 Prin urmare, participarea reclamantei la încălcarea unică și continuă era semnificativ mai redusă decât cea a majorității celorlalți transportatori incriminați. Tribunalul apreciază că acest caracter limitat al participării menționate este de natură să justifice o reducere a quantumului amenzii superioară celei de care au beneficiat Air Canada, Lan Cargo și SAS în considerentul (1258) al deciziei atacate, pentru motivul că acestea „operau la periferia înțelegerii [în litigiu], că mențineau contacte în număr limitat cu alți transportatori și că nu au participat la toate elementele încălcării [unice și continue]”.
- 451 În aceste condiții, Tribunalul consideră că reclamantei trebuie să i se acorde o reducere de 15 % a quantumului amenzii în temeiul participării sale limitate la încălcarea unică și continuă, acest nivel de reducere ținând seama de particularitățile din speță amintite la punctul 443 de mai sus.
- 452 În schimb, Tribunalul nu consideră că al optulea argument justifică acordarea în favoarea reclamantei a unei reduceri suplimentare a quantumului amenzii. Acest argument presupune ca Tribunalul să fi admis al zecelea motiv, în măsura în care privește participarea reclamantei la

componenta încălcării unice și continue referitoare la refuzul de plată a comisioanelor. Or, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 331-354 de mai sus, Tribunalul a respins acest motiv în totalitate.

- 453 De asemenea, trebuie să se constate că al nouălea și al zecelea argument presupun existența unei inegalități de tratament între reclamantă și alți transportatori incriminați. Or, după cum s-a reținut în cadrul examinării concluziilor în anulare, existența unei astfel de discriminări nu este dovedită.
- 454 Referitor la al unsprezecelea argument invocat în susținerea prezentelor concluzii, întemeiat pe o divergență față de practica decizională a Comisiei, este suficient să se arate că Curtea a respins un argument similar în Hotărârea din 23 aprilie 2015, LG Display și LG Display Taiwan/Comisia (C-227/14 P, EU:C:2015:258, punctul 67), pentru motivul că practica decizională anterioară a Comisiei nu servește drept cadru juridic aplicabil amenzilor în materia dreptului concurenței.
- 455 În plus, trebuie amintit că reclamanta a beneficiat în temeiul clemenței de o reducere de 25 %, al cărei caracter adecvat nu îl contestă.
- 456 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se calculeze quantumul amenzii aplicate reclamantei după cum urmează: mai întâi, quantumul de bază este stabilit prin aplicarea, ținând seama de gravitatea încălcării unice și continue, a unui procent de 16 % la valoarea vânzărilor realizate de reclamantă în anul 2005 pe rutele Uniune-țări terțe și rutele SEE, cu excepția Uniunii-țări terțe, apoi, ținând seama de durata încălcării, prin aplicarea unor factori de multiplicare de $1\frac{9}{12}$ și, respectiv, de $8/12$ și, în sfârșit, prin aplicarea unui quantum suplimentar de 16 %, ceea ce conduce la un quantum intermediar de 111 331 780. După aplicarea reducerii generale de 50 %, acest quantum rotunjit trebuie să fie stabilit la 55 000 000 de euro. În continuare, după aplicarea reducerii generale de 15 % și a unei reduceri suplimentare de 15 % pentru participarea limitată a reclamantei la încălcarea unică și continuă, acest quantum trebuie stabilit la 38 500 000 de euro. În sfârșit, acest ultim quantum trebuie redus cu 25 % în temeiul clemenței, ceea ce conduce la o amendă în quantum final de 28 875 000 de euro.

IV. Cu privire la cheltuielile de judecată

- 457 Potrivit articolului 134 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, în cazul în care părțile cad în pretenții cu privire la unul sau mai multe capete de cerere, fiecare parte suportă propriile cheltuieli de judecată. Totuși, în cazul în care împrejurările cauzei justifică acest lucru, Tribunalul poate decide ca, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, o parte să suporte o fracțiune din cheltuielile de judecată efectuate de cealaltă parte.
- 458 În speță, reclamanta a obținut câștig de cauză pentru o parte substanțială a concluziilor sale. În aceste condiții, o justă apreciere a împrejurărilor cauzei impune ca reclamanta să suporte o treime din propriile cheltuieli de judecată, iar Comisia să suporte propriile cheltuieli de judecată și două treimi din cheltuielile de judecată efectuate de reclamantă.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a patra extinsă)

declară și hotărăște:

- 1) Anulează articolul 1 alineatul (1) litera (h) și alineatul (4) litera (h) din Decizia C(2017) 1742 final a Comisiei din 17 martie 2017 referitoare la o procedură inițiată în temeiul articolului 101 TFUE, al articolului 53 din Acordul privind SEE și al articolului 8 din Acordul dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian (cazul AT.39258 – Transport aerian de mărfuri).**
- 2) Stabilește cuantumul amenzii aplicate Japan Airlines Co. Ltd la articolul 3 litera (h) din decizia menționată la 28 875 000 de euro.**
- 3) Respinge în rest acțiunea.**
- 4) Japan Airlines va suporta o treime din propriile cheltuieli de judecată.**
- 5) Comisia Europeană va suporta propriile cheltuieli de judecată și două treimi din cheltuielile de judecată ale Japan Airlines.**

Kanninen

Schwarcz

Iliopoulos

Spielmann

Reine

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 30 martie 2022.

Semnături

Cuprins

I.	Istoricul litigiului	2
A.	Procedura administrativă	2
B.	Decizia din 9 noiembrie 2010	3
C.	Acțiunea introdusă la Tribunal împotriva Deciziei din 9 noiembrie 2010	6
D.	Decizia atacată	7
II.	Procedura și concluziile părților	16
III.	În drept	17
A.	Cu privire la concluziile în anulare	18
1.	Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe neкомпetența Comisiei de a aplica articolul 101 TFUE și articolul 53 din Acordul privind SEE în cazul serviciilor de transport de mărfuri la sosire	19
a)	Cu privire la efectele coordonării în legătură cu serviciile de transport de mărfuri la sosire, privită izolat	20
1)	Cu privire la relevanța efectului în cauză	21
2)	Cu privire la caracterul previzibil al efectului în cauză	24
3)	Cu privire la caracterul substanțial al efectului în cauză	25
4)	Cu privire la caracterul imediat al efectului în cauză	27
b)	Cu privire la efectele încălcării unice și continue, privită în ansamblul său	28
2.	Cu privire la motivul invocat din oficiu, întemeiat pe neкомпetența Comisiei în raport cu Acordul CE-Elveția privind transportul aerian de a constata și de a sancționa o încălcare a articolului 53 din Acordul privind SEE pe rutele SEE, cu excepția Uniunii-Elveția	30
3.	Cu privire la primul motiv, întemeiat pe încălcarea principiului <i>ne bis in idem</i> și a articolului 266 TFUE, precum și pe încălcarea termenului de prescripție	33
a)	Cu privire la al doilea aspect, întemeiat pe încălcarea termenului de prescripție și pe lipsa interesului legitim de a constata în mod formal o încălcare	33
b)	Cu privire la primul aspect, întemeiat pe încălcarea principiului <i>ne bis in idem</i> și a articolului 266 TFUE	38
4.	Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului nediscriminării, și la al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 101 TFUE, a articolului 53 din Acordul privind SEE și a obligației de motivare privind, pe de o parte, stabilirea în	

sarcina reclamantei a răspunderii pentru încălcarea unică și continuă pe rutele din interiorul SEE și Uniune-Elveția pentru perioada anterioară datei de 1 mai 2004 și, pe de altă parte, stabilirea datei de început a participării sale la încălcarea menționată . . .	39
5. Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 101 TFUE și a articolului 53 din Acordul privind SEE, în legătură cu stabilirea în sarcina reclamantei a răspunderii pentru încălcarea unică și continuă pe rutele pe care nu era o concurență reală sau potențială	40
a) Cu privire la principiile aplicabile	41
b) Cu privire la motivele pentru care Comisia a stabilit în sarcina reclamantei răspunderea pentru încălcarea unică și continuă, în măsura în care privește rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei	44
1) Cu privire la pretensele contradicții în motivare	45
2) Cu privire la pretinsa noutate a temeiului invocat pentru a stabili în sarcina reclamantei răspunderea pentru încălcarea unică și continuă, în măsura în care privește rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei	46
c) Cu privire la temeinicia motivelor pentru care Comisia a stabilit în sarcina reclamantei răspunderea pentru încălcarea unică și continuă, în măsura în care aceasta privește rutele SEE-țări terțe, cu excepția Japoniei...	47
6. Cu privire la al șaselea motiv, întemeiat pe încălcarea dreptului la apărare, a principiului nediscriminării și a principiului proporționalității, ca urmare a aplicării în cazul diferitor transportatori a unor cerințe diferite în materie probatorie	48
7. Cu privire la al șaptelea motiv, întemeiat pe încălcarea Orientărilor din 2006 și a principiului proporționalității	49
a) Cu privire la primul aspect, referitor la stabilirea valorii vânzărilor	50
1) Cu privire la prima critică, dedusă din încălcarea punctului 13 din Orientările din 2006	50
2) Cu privire la a doua critică, dedusă din încălcarea principiului proporționalității	52
b) Cu privire la al doilea aspect, referitor la stabilirea coeficientului de gravitate și a cuantumului suplimentar	54
8. Cu privire la al optulea motiv, întemeiat pe încălcarea Orientărilor din 2006 și a principiului protecției încrederii legitime în ceea ce privește includerea în valoarea vânzărilor a cifrei de afaceri din vânzările de servicii de transport de mărfuri la sosire către clienți stabiliți în afara SEE	57
9. Cu privire la al nouălea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului proporționalității în ceea ce privește reducerea generală de 15 %	59

10. Cu privire la al zecelea motiv, întemeiat pe încălcarea principiului nediscriminării, a principiului proporționalității, precum și, în esență, a obligației de motivare, ca urmare a refuzului Comisiei de a reduce cuantumul amenzii pentru participarea limitată a reclamantei la încălcarea unică și continuă	61
B. Cu privire la concluziile prin care se solicită modificarea cuantumului amenzii aplicate reclamantei	66
IV. Cu privire la cheltuielile de judecată	72