Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 26 lutego 2026 r.*

Odwołanie – Konkurencja – Porozumienia, decyzje i uzgodnione praktyki – Rynek lotniczego przewozu towarów – Decyzja Komisji Europejskiej stwierdzająca naruszenie art. 101 TFUE, art. 53 Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym i art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego – Koordynowanie składników ceny usług lotniczego przewozu towarów (dopłata paliwowa, dopłata z tytułu bezpieczeństwa i odmowa zapłaty prowizji od dopłat) – Prawo do obrony – Prawo dostępu do akt – Dowody obciążające i odciążające – Przychodzące usługi przewozu towarów – Właściwość miejscowa Komisji – Skutki kwalifikowane – Pismo w sprawie przedstawienia zarzutów – Prawo do bycia wysłuchanym – Jednolite i ciągłe naruszenie – Zasięg geograficzny kartelu – Środek obrony oparty na przymusie państwowym – Przesłanki stosowania – Dowód uczestnictwa w jednolitym i ciągłym naruszeniu – Ustalenie wysokości grzywny – Przysługujące Sądowi Unii Europejskiej nieograniczone prawo orzekania – Przeinaczenie

W sprawie C-403/22 P

mającej za przedmiot odwołanie w trybie art. 56 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wniesione w dniu 17 czerwca 2022 r.,

SAS Cargo Group A/S, z siedzibą w Kastrup (Dania),

Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, z siedzibą w Sztokholmie (Szwecja),

SAS AB, z siedzibą w Sztokholmie,

które reprezentowali B. Creve i M. Kofmann, advokater, oraz G. Forwood i J. Killick, avocats,

strona wnosząca odwołanie,

w której drugą stroną postępowania jest:

Komisja Europejska, którą reprezentowali A. Dawes i C. Zois, w charakterze pełnomocników, których wspierał B. Doherty, BL,

strona pozwana w pierwszej instancji,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

* Język postępowania: angielski.

w składzie: I. Jarukaitis (sprawozdawca), prezes czwartej izby, pełniący obowiązki prezesa piątej izby, E. Regan i D. Gratsias, sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: R. Stefanova-Kamisheva, administratorka,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 19 kwietnia 2024 r.,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 5 września 2024 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 SAS Cargo Group A/S (zwana dalej „SAS Cargo”), Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (zwane dalej „SAS Consortium”) i SAS AB (zwane dalej łącznie „SAS Cargo i in.”) wnoszą w odwołaniu o uchylenie wyroku Sądu Unii Europejskiej z dnia 30 marca 2022 r., SAS Cargo Group i in./Komisja (T-324/17, zwanego dalej „zaskarżonym wyrokiem”, EU:T:2022:175), mocą którego sąd ten oddalił w części ich skargę zmierzającą, tytułem żądania głównego, do stwierdzenia nieważności w całości lub w części decyzji Komisji C(2017) 1742 final z dnia 17 marca 2017 r. dotyczącej postępowania na podstawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (sprawa AT.39258 – Lotniczy transport towarowy) (zwanej dalej „sporną decyzją”) w dotyczącym ich zakresie i, tytułem żądania ewentualnego, do obniżenia kwoty nałożonej na nie w tej decyzji grzywny.

Ramy prawne

Umowa lotnicza WE–Szwajcaria

2 Umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego, podpisana w Luksemburgu w dniu 21 czerwca 1999 r. i zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady i – w odniesieniu do Umowy w sprawie współpracy naukowej i technologicznej – Komisji 2002/309/WE, Euratom z dnia 4 kwietnia 2002 r. w sprawie zawarcia siedmiu umów z Konfederacją Szwajcarską (Dz.U. 2002, L 114, s. 1) (zwana dalej „umową lotniczą WE–Szwajcaria”) weszła w życie w dniu 1 czerwca 2002 r. Artykuły 8 i 9 tej umowy odpowiadają odpowiednio art. 101 i 102 TFUE.

3 Zgodnie z brzmieniem art. 11 tej umowy:

„1. Postanowienia artykułów 8 i 9 są stosowane […] przez instytucje wspólnotowe zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym, jak wymieniono w Załączniku do niniejszej Umowy, uwzględniając potrzebę ścisłej współpracy między instytucjami wspólnotowymi a władzami szwajcarskimi.

2. Władze szwajcarskie orzekają, zgodnie z postanowieniami artykułów 8 i 9, o dopuszczalności wszelkich porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych […] w zakresie tras między Szwajcarią a państwami trzecimi”.

4 Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. [101] i [102 TFUE] (Dz.U. 2003, L 1, s. 1) znalazło zastosowanie w ramach tej samej umowy ze skutkiem od dnia 5 grudnia 2007 r. po wejściu w życie decyzji nr 1/2007 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego Wspólnota/Szwajcaria ustanowionego na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego z dnia 5 grudnia 2007 r. zastępującej załącznik do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (Dz.U. 2008, L 34, s. 19). Z tą datą zastąpiło ono rozporządzenie Rady (EWG) nr 3975/87 z dnia 14 grudnia 1987 r. ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego (Dz.U. 1987, L 374, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 8, t. 2, s. 205), które od wejścia w życie umowy lotniczej WE–Szwajcaria znajdowało się w załączniku do tej umowy.

Traktat FUE

5 Artykuł 101 ust. 1 TFUE stanowi:

„Niezgodne z rynkiem wewnętrznym i zakazane są wszelkie porozumienia między przedsiębiorstwami, wszelkie decyzje związków przedsiębiorstw i wszelkie praktyki uzgodnione, które mogą wpływać na handel między państwami członkowskimi i których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji wewnątrz rynku wewnętrznego, a w szczególności te, które polegają na:

a) ustalaniu w sposób bezpośredni lub pośredni cen zakupu lub sprzedaży albo innych warunków transakcji;

b) ograniczaniu lub kontrolowaniu produkcji, rynków, rozwoju technicznego lub inwestycji;

c) podziale rynków lub źródeł zaopatrzenia;

[…]”.

Porozumienie EOG

6 Artykuł 53 Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 2 maja 1992 r. (Dz.U. 1994, L 1, s. 3, zwanego dalej „porozumieniem EOG”) odpowiada mutatis mutandis art. 101 TFUE.

7 Rozporządzenie nr 1/2003, zmienione rozporządzeniem Rady (WE) nr 411/2004 z dnia 26 lutego 2004 r. (Dz.U. 2004, L 68, s. 1), zostało uwzględnione w porozumieniu EOG w drodze, z jednej strony, decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 130/2004 z dnia 24 września 2004 r. zmieniającej załącznik XIV (Konkurencja), protokół 21 (dotyczący wdrażania zasad konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw) i protokół 23 (dotyczący współpracy między organami nadzoru) do porozumienia EOG (Dz.U. 2005, L 64, s. 57), która to decyzja weszła w życie dnia 19 maja 2005 r., a także, z drugiej strony, decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 40/2005 z dnia

11 marca 2005 r. zmieniającej załącznik XIII (Transport) i protokół 21 (w sprawie wdrażania zasad konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw) do porozumienia EOG (Dz.U. 2005, L 198, s. 38), która to decyzja weszła w życie w tym samym dniu.

Wytyczne z 2006 r.

8 Punkty 13, 25, 28, 29 i 37 wytycznych w sprawie metody ustalania grzywien nakładanych na mocy art. 23 ust. 2 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 1/2003 (Dz.U. 2006, C 210, s. 2, zwanych dalej „wytycznymi z 2006 r.") stanowią:

„13. W celu ustalenia kwoty podstawowej grzywny Komisja [Europejska] uwzględni wartość sprzedaży dóbr lub usług zrealizowanych przez przedsiębiorstwo, mających bezpośredni lub pośredni związek z naruszeniem, w danym sektorze geograficznym na terytorium [Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG)]. Zazwyczaj Komisja będzie uwzględniać wartość sprzedaży przedsiębiorstwa za ostatni pełny rok jego udziału w naruszeniu przepisów […]

[…]

25. Ponadto niezależnie od okresu uczestnictwa danego przedsiębiorstwa w naruszaniu przepisów Komisja dołączy do kwoty podstawowej kwotę w wysokości 15 do 25 % wartości sprzedaży […] w celu odstraszania przedsiębiorstw od samego zawierania porozumień horyzontalnych dotyczących ustalania cen, podziału rynku i ograniczenia produkcji. Komisja może zastosować tego rodzaju kwotę dodatkową także w wypadku innych naruszeń przepisów. W celu podjęcia decyzji co do części wartości sprzedaży, która zostanie uwzględniona w danym przypadku, Komisja weźmie pod uwagę pewne czynniki […].

[…]

28. Kwota podstawowa grzywny może zostać podwyższona, jeżeli Komisja stwierdzi występowanie okoliczności obciążających takich jak:

– kontynuowanie naruszenia przepisów lub ponowne dokonanie przez przedsiębiorstwo naruszenia identycznego lub podobnego, po stwierdzeniu przez Komisję lub krajowy organ ochrony konkurencji naruszenia postanowień przepisów art. [101] lub [102 TFUE] przez to przedsiębiorstwo. W takim przypadku za każde naruszenie kwota podstawowa może zostać podwyższona o kwotę, której wartość wynosi do 100 % wartości kwoty podstawowej;

[…]

29. Kwota podstawowa grzywny może zostać obniżona, jeżeli Komisja stwierdzi występowanie okoliczności łagodzących takich jak:

[…]

– udzielone na podstawie przepisów prawnych lub przez organy publiczne upoważnienie lub zachęta do działań zakłócających konkurencję.

[…]

37. Mimo iż niniejsze wytyczne przedstawiają ogólną metodologię w zakresie ustalania grzywien, szczególne okoliczności danego przypadku lub konieczność osiągnięcia efektu odstraszającego w pewnym przypadku mogą uzasadnić odstąpienie Komisji od wspomnianej metodologii lub pułapów ustalonych w pkt 21".

Okoliczności powstania sporu i sporna decyzja

9 Okoliczności powstania sporu i sporną decyzję, przedstawione w pkt 1–63 zaskarżonego wyroku, można dla celów niniejszego postępowania streścić w następujący sposób:

10 SAS Cargo i in. prowadzą działalność na rynku lotniczego przewozu towarów. SAS Cargo, która świadczy usługi przewozu towarów, jest spółką zależną, będącą pośrednio w 100 % własnością SAS. Do dnia 1 czerwca 2001 r. SAS Cargo nie była odrębnym podmiotem prawnym, lecz stanowiła jednostkę biznesową SAS Consortium. SAS Consortium należy do SAS.

11 W sektorze przewozu towarów przedsiębiorstwa lotnicze (zwane dalej „przewoźnikami") zapewniają transport ładunków drogą powietrzną. Świadczą zazwyczaj usługi przewozu towarów na rzecz spedytorów, którzy organizują transport tych ładunków w imieniu nadawców. Jako świadczenie wzajemne spedytorzy uiszczają przewoźnikom cenę, która składa się, po pierwsze, ze stawek obliczanych w przeliczeniu za kilogram, a po drugie, z różnego rodzaju dopłat.

Postępowanie administracyjne

12 W dniu 7 grudnia 2005 r. Komisja otrzymała wniosek o zwolnienie z grzywny na podstawie jej komunikatu w sprawie zwolnienia z grzywien oraz zmniejszania grzywien w przypadkach karteli (Dz.U. 2002, C 45, s. 3) złożony przez Deutsche Lufthansa AG (zwaną dalej „Lufthansą") i jej dwie spółki zależne, Lufthansa Cargo AG i Swiss International Air Lines AG. Zgodnie z tym wnioskiem między szeregiem przewoźników istniały kontakty antykonkurencyjne dotyczące elementów składowych ceny usług świadczonych na rynku lotniczego przewozu towarów, a mianowicie wprowadzenia dopłat zwanych „paliwową" i „z tytułu bezpieczeństwa", a także odmowy zapłaty przez tych przewoźników na rzecz spedytorów prowizji od dopłat (zwanej dalej „odmową zapłaty prowizji").

13 W dniach 14 i 15 lutego 2006 r. Komisja przeprowadziła niezapowiedziane kontrole w pomieszczeniach szeregu przewoźników.

14 W następstwie tych kontroli kilku przewoźników, w tym SAS Cargo i SAS Consortium, złożyło wniosek o zwolnienie z grzywny na podstawie komunikatu w sprawie zwalniania z grzywien i zmniejszania grzywien w sprawach kartelowych, o którym mowa w pkt 12 niniejszego wyroku.

15 W dniu 19 grudnia 2007 r. Komisja skierowała pismo w sprawie przedstawienia zarzutów do 27 przewoźników, w tym do SAS Cargo i in., którzy następnie przedstawili uwagi na piśmie. Przewoźnicy ci zostali wysłuchani w dniach od 30 czerwca do 4 lipca 2008 r.

Pierwotna decyzja

16 W dniu 9 listopada 2010 r. Komisja wydała decyzję C(2010) 7694 final dotyczącą postępowania na podstawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (sprawa COMP/39258 – Lotniczy transport towarów) (zwaną dalej „pierwotną decyzją"). Adresatami tej decyzji było 21 przewoźników, w tym SAS Cargo i in.

17 W owej decyzji wyjaśniono, że obwinieni przewoźnicy koordynowali swoje zachowanie w zakresie taryfikacji za świadczenie usług przewozu towarów w ten sposób, iż uzgadniali kwestie dopłaty paliwowej i dopłaty z tytułu bezpieczeństwa oraz odmowy zapłaty prowizji, i uczestniczyli w ten sposób w jednolitym i ciągłym naruszeniu art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria, obejmującym terytorium EOG i Szwajcarii.

Wyroki z dnia 16 grudnia 2015 r.

18 Wyrokiem z dnia 16 grudnia 2015 r., SAS Cargo Group i in./Komisja (T-56/11, EU:T:2015:990), Sąd stwierdził nieważność pierwotnej decyzji w zakresie, w jakim dotyczyła ona SAS Cargo i in. W dwunastu innych wydanych tego samego dnia wyrokach Sąd stwierdził również nieważność całości lub części tej decyzji w zakresie, w jakim dotyczyła ona dwunastu innych przewoźników lub grup przewoźników.

19 Sąd uznał, że wspomniana decyzja jest błędnie uzasadniona.

Sporna decyzja

20 W dniu 20 maja 2016 r. Komisja skierowała do wskazanych w pierwotnej decyzji przewoźników, którzy wnieśli skargę na tę decyzję do Sądu, pismo informujące ich o zamiarze ponownego wydania decyzji stwierdzającej ich uczestnictwo w jednolitym i ciągłym naruszeniu art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria na wszystkich trasach wymienionych w tej pierwotnej decyzji. Przyznano im termin jednego miesiąca na przedstawienie uwag. Wszyscy skorzystali z tej możliwości.

21 W dniu 17 marca 2017 r. Komisja wydała sporną decyzję, której adresatami jest 19 przewoźników, w tym SAS Cargo i in.

22 W spornej decyzji wyjaśniono, że obwinieni przewoźnicy koordynowali swoje zachowanie w zakresie taryfikacji za świadczenie usług przewozu towarów na całym świecie za pomocą dopłaty paliwowej, dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i odmowy zapłaty prowizji (zachowanie zwane dalej „spornym kartelem") i w ten sposób popełnili jednolite i ciągłe naruszenie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria.

23 W sekcji 4 tej decyzji, zatytułowanej „Okoliczności faktyczne", Komisja wskazała między innymi, że dochodzenie ujawniło kartel o zasięgu światowym oparty na sieci dwustronnych i wielostronnych kontaktów utrzymywanych przez długi czas między konkurentami, dotyczący zachowania, które postanowili, planowali lub zamierzali oni przyjąć w związku z różnymi elementami ceny usług przewozu towarów, o których mowa w poprzednim punkcie [tu i poniżej tłumaczenie nieoficjalne tej decyzji, gdyż w Dz.U. 2017, C 188, s. 14 opublikowano jedynie jej streszczenie – uwaga tłumacza]. Instytucja ta podkreśliła, że wspólnym celem tej sieci kontaktów

było koordynowanie zachowań konkurentów w zakresie taryfikacji lub zmniejszenie niepewności co do ich polityki cenowej. Następnie opisała kontakty w przedmiocie, odpowiednio, dopłaty paliwowej, dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i odmowy zapłaty prowizji oraz oceniła dowody dotyczące, po pierwsze, spornego kartelu jako całości i, po drugie, poszczególnych adresatów tej decyzji.

24 W sekcji 5 spornej decyzji, zatytułowanej „Stosowanie właściwych reguł konkurencji", Komisja zastosowała art. 101 TFUE do okoliczności faktycznych niniejszej sprawy i wyjaśniła jednocześnie, że odniesienia do tego artykułu należy rozumieć również jako odniesienia do art. 53 porozumienia EOG i do art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria, ponieważ, jeśli nie postanowiono inaczej, postanowienia te stosuje się odpowiednio.

25 W tym względzie Komisja zbadała granice swojej miejscowej i czasowej właściwości do stwierdzenia naruszenia reguł konkurencji i ukarania za nie w niniejszym przypadku.

26 Z jednej strony w motywach 822–832 spornej decyzji, znajdujących się w jej podsekcji 5.2, zatytułowanej „Właściwość Komisji", instytucja ta wskazała w istocie, że nie zastosuje przede wszystkim art. 101 TFUE do porozumień i praktyk sprzed dnia 1 maja 2004 r. dotyczących tras między portami lotniczymi w Unii Europejskiej a portami lotniczymi położonymi poza EOG (zwanych dalej „trasami Unia–państwa trzecie"), następnie art. 53 porozumienia EOG do porozumień i praktyk sprzed dnia 19 maja 2005 r. dotyczących tras Unia–państwa trzecie oraz tras między portami lotniczymi położonymi w państwach będących stronami porozumienia EOG i niebędących członkami Unii a portami lotniczymi położonymi w państwach trzecich (zwanych dalej „trasami EOG z wyłączeniem tras Unia–państwa trzecie") i wreszcie art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria do porozumień i praktyk sprzed dnia 1 czerwca 2002 r. dotyczących tras między portami lotniczymi znajdującymi się w Unii a tymi znajdującymi się w Szwajcarii (zwanych dalej „trasami Unia–Szwajcaria"). W motywie 832 spornej decyzji wyjaśniła ona, że ta decyzja „nie ma na celu ujawnienia jakiegokolwiek naruszenia art. 8 umowy [lotniczej WE–Szwajcaria] w odniesieniu do usług przewozu towarów [pomiędzy Szwajcarią i państwami trzecimi]".

27 Z drugiej strony w motywach 1036–1046 spornej decyzji, znajdujących się w podsekcji 5.3.8, zatytułowanej „Stosowanie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do tras przychodzących", Komisja przedstawiła powody, dla których odrzuciła argumenty poszczególnych obwinionych przewoźników, zgodnie z którymi przekroczyłaby granice swojej właściwości miejscowej w świetle przepisów prawa międzynarodowego publicznego poprzez stwierdzenie naruszenia tych dwóch przepisów na trasach z państw trzecich do EOG (zwanych dalej „trasami przychodzącymi" i – w odniesieniu do usług przewozu towarów oferowanych na tych trasach – „przychodzącymi usługami przewozu towarów") i poprzez ukaranie za to naruszenie.

28 W szczególności w motywie 1045 tej decyzji Komisja wskazała, że praktyki antykonkurencyjne w odniesieniu do przychodzących usług przewozu towarów „mogą mieć natychmiastowe, istotne i przewidywalne skutki w Unii i EOG, zważywszy, że zwiększone koszty transportu lotniczego do EOG, a zatem wyższe ceny przywożonych towarów, mogą ze względu na swój charakter mieć wpływ na konsumentów w EOG". Komisja dodała, że w niniejszej sprawie praktyki te mogły mieć taki wpływ również na świadczenie usług przewozu towarów przez innych przewoźników w ramach EOG między węzłami komunikacyjnymi („hubami") w EOG wykorzystywanymi przez przewoźników z państw trzecich i docelowymi portami lotniczymi tych przesyłek w EOG, które nie były obsługiwane przez przewoźników z państw trzecich.

29 Ponadto w motywie 1046 tej decyzji Komisja wskazała, że sporny kartel został „wprowadzony w życie na skalę światową”, że uzgodnienia dotyczące tras przychodzących stanowiły integralną część jednolitego i ciągłego naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG oraz że jednolite stosowanie dopłat na skalę światową stanowiło kluczowy element tego kartelu.

30 Podsekcja 5.3 spornej decyzji, dotycząca stosowania w tej sprawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria, zawiera motywy 833–1052. Po pierwsze, w motywie 846 tej decyzji Komisja stwierdziła, że obwinieni przewoźnicy koordynowali swe zachowania lub wywierali wpływ na taryfikację, „co ostatecznie prowadzi[ło] do ustalenia cen związanych” z dopłatą paliwową, dopłatą z tytułu bezpieczeństwa i zapłatą spedytorom prowizji od dopłat. W motywie 861 tej samej decyzji Komisja uznała „ogólny system koordynacji zachowań w zakresie taryfikacji usług przewozu towarów”, którego istnienie zostało wykazane w prowadzonym przez nią dochodzeniu, za „złożone naruszenie obejmujące różne działania, które mogą zostać uznane bądź za porozumienie, bądź za uzgodnioną praktykę, w ramach których konkurenci świadomie zastąpili praktyczną współpracą między sobą ryzyko związane z konkurencją”.

31 Po drugie, w motywie 869 spornej decyzji Komisja przyjęła, że „przedmiotowe zachowanie stanowi jednolite i ciągłe naruszenie art. [101 TFUE]”, i wyjaśniła w motywach 870–902 tej decyzji, że rozpatrywane porozumienia miały jednolity antykonkurencyjny cel polegający na utrudnianiu konkurencji w sektorze przewozu towarów w EOG, że dotyczyły świadczenia usług przewozu towarów i ich taryfikacji, że dotyczyły tych samych przedsiębiorstw, że miały jednolity i ciągły charakter oraz że dotyczyły trzech części składowych, a mianowicie dopłaty paliwowej, dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i odmowy zapłaty prowizji. W tym kontekście Komisja wskazała w motywie 882 tej decyzji między innymi, że SAS Cargo i in. uczestniczyły w dwóch z trzech części składowych jednolitego naruszenia, a mianowicie w części dotyczącej dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i w części dotyczącej dopłaty paliwowej, ale „biorąc pod uwagę ich udział w pozostałych elementach składowych naruszenia, mogły one w sposób rozsądny przewidzieć wymianę zdań między stronami w przedmiocie tak powiązanej kwestii jak zapłata prowizji od dopłaty i były gotowe podjąć związane z tym ryzyko”.

32 Po trzecie, w motywie 903 spornej decyzji Komisja stwierdziła, że rozpatrywane antykonkurencyjne zachowanie miało na celu ograniczenie konkurencji przynajmniej w Unii, EOG i Szwajcarii. W jej motywie 917 Komisja dodała w istocie, że nie jest konieczne uwzględnienie konkretnych skutków tego zachowania.

33 W motywach 922–971 tej decyzji Komisja zbadała sojusz WOW, który w okresie zaistnienia rozpatrywanych okoliczności faktycznych obejmował Lufthansę, SAS Cargo, Singapore Airlines Cargo Pte Ltd i Japan Airlines International Co. Ltd (zwaną dalej „Japan Airlines”). We wspomnianym motywie 971 instytucja ta wskazała, że „[b]iorąc pod uwagę treść porozumienia w sprawie sojuszu WOW i jego wprowadzenia w życie, Komisja uważa, że koordynacja dopłat między członkami [sojuszu] WOW odbywała się poza zgodnymi z prawem ramami sojuszu, który jej nie uzasadnia. Członkowie byli w rzeczywistości świadomi niezgodności z prawem takiej koordynacji. Ponadto wiedzieli oni, że koordynacja dopłat obejmowała kilku [przewoźników], którzy nie uczestniczyli w [sojuszu] WOW. Komisja uważa zatem, że dowody dotyczące kontaktów między członkami [sojuszu] WOW […] stanowią dowód ich udziału w naruszeniu [art. 101 TFUE] opisanym w niniejszej decyzji”.

34 Po czwarte, w motywach 972–1021 spornej decyzji Komisja zbadała obowiązujące w siedmiu państwach trzecich uregulowania prawne, co do których wielu obwinionych przewoźników twierdziło, że nakładają na nich obowiązek uzgadniania dopłat, stanowiąc tym samym przeszkodę w stosowaniu właściwych reguł konkurencji. Komisja uznała, że przewoźnicy ci nie dowiedli, iż działali pod przymusem ze strony tych państw trzecich.

35 Po piąte, w motywach 1024–1035 spornej decyzji Komisja stwierdziła, że jednolite i ciągłe naruszenie mogło mieć znaczący wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi, między umawiającymi się stronami porozumienia EOG oraz między umawiającymi się stronami umowy lotniczej WE–Szwajcaria.

36 W sekcji 7 spornej decyzji, zatytułowanej „Czas trwania naruszenia”, zawarto motywy 1146–1169 tej decyzji. Jak wynika z motywu 1146 tej decyzji, Komisja uznała, że sporny kartel rozpoczął się w dniu 7 grudnia 1999 r. i trwał do dnia 14 lutego 2006 r. W motywie 1146 Komisja wyjaśniła, że kartel ten naruszał:

– art. 101 TFUE – od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do transportu lotniczego między portami lotniczymi w Unii;

– art. 101 TFUE – od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do transportu lotniczego na trasach Unia–państwa trzecie;

– art. 53 porozumienia EEE – od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do transportu lotniczego między portami lotniczymi w Unii;

– art. 53 porozumienia EOG – od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do transportu lotniczego na trasach EOG z wyłączeniem tras Unia–państwa trzecie;

– art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria – od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do transportu lotniczego na trasach Unia–Szwajcaria.

37 W motywie 1169 tej decyzji Komisja wskazała, że w przypadku SAS Cargo i in. naruszenie trwało od dnia 13 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r.

38 W sekcji 8 spornej decyzji Komisja, powołując się na wytyczne z 2006 r., przeanalizowała, jakie środki zaradcze należy podjąć i jakie grzywny należy nałożyć. Na podstawie pkt 37 tych wytycznych zastosowała ona w szczególności obniżenie o 50 % kwot podstawowych grzywien, ponieważ część usług dotyczących tras przychodzących, a także tras z EOG do państw trzecich, z wyjątkiem tras Unia–Szwajcaria, była świadczona poza terytorium objętym porozumieniem EOG, a zatem do wyrządzenia części szkody mogło dojść poza tym terytorium. Ponadto w zastosowaniu pkt 29 tych wytycznych Komisja przyznała obwinionym przewoźnikom dodatkowe obniżenie kwot podstawowych o 15 % ze względu na to, że niektóre z obowiązujących w państwach trzecich uregulowań prawnych sprzyjały powstaniu spornego kartelu.

39 Komisja uznała również w motywach 1221, 1223 i 1227–1229 spornej decyzji, że dodatkowa kwota w wysokości 16 % wartości sprzedaży, określona na podstawie pkt 25 wytycznych z 2006 r., powinna zostać rozdzielona między SAS Cargo i in. w sposób odzwierciedlający czas trwania uczestnictwa każdego z tych podmiotów w jednolitym i ciągłym naruszeniu, ponadto zdecydowała, na podstawie pkt 28 tych wytycznych, o podwyższeniu o 50 % względem SAS Cargo i SAS Consortium kwoty podstawowej grzywny ze względu na powrót do naruszenia i wreszcie

przyznała SAS Cargo i in., na podstawie pkt 29 wspomnianych wytycznych, obniżkę o 10 % kwoty podstawowej grzywny ze względu na ich ograniczone uczestnictwo w jednolitym i ciągłym naruszeniu. Poza tym Komisja zastosowała do nałożonej na nie grzywny obniżkę o 15 % w celu uwzględnienia ich wkładu w ramach ich wniosku o złagodzenie sankcji. Tym samym kwota grzywien nałożonych na SAS, SAS Cargo i SAS Consortium została ustalona na, odpowiednio, 38 250 000 EUR, 64 812 500 EUR i 14 875 000 EUR.

40 Artykuły 1, 3 i 4 sentencji spornej decyzji mają następujące brzmienie:

„Artykuł 1

Koordynując swoje zachowanie w zakresie taryfikacji świadczenia usług lotniczego przewozu towarów na całym świecie w odniesieniu do dopłaty paliwowej, dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i zapłaty prowizji od dopłat, następujące przedsiębiorstwa popełniły następujące jednolite i ciągłe naruszenie art. 101 [TFUE], art. 53 [porozumienia EOG] i art. 8 [umowy lotniczej WE–Szwajcaria] w odniesieniu do następujących tras i w następujących okresach:

1) Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 101 [TFUE] i art. 53 porozumienia EOG w odniesieniu do tras między portami lotniczymi znajdującymi się w obrębie EOG w następujących okresach:

   […]
   o) [SAS] – w okresie od 17 sierpnia 2001 r. do 14 lutego 2006 r.;
   p) [SAS Cargo] – w okresie od 1 czerwca 2001 r. do 14 lutego 2006 r.;
   q) [SAS Consortium] – w okresie od 13 grudnia 1999 r. do 28 grudnia 2003 r.;

   […].

2) Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 101 [TFUE] w odniesieniu do [tras Unia–państwa trzecie] w następujących okresach:

   […]
   o) [SAS] – w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;
   p) [SAS Cargo] – w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;

   […].

3) Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 53 porozumienia EOG w odniesieniu do [tras EOG z wyłączeniem tras Unia–państwa trzecie] w następujących okresach:

   […]
   o) [SAS] – w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;
   p) [SAS Cargo] – w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;

   […].

4) Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 8 [umowy lotniczej WE–Szwajcaria] w odniesieniu do [tras Unia–Szwajcaria] w następujących okresach:

   […]
   o) [SAS] – w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;
   p) [SAS Cargo] – w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;

q) [SAS Consortium] – w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 28 grudnia 2003 r.;

[…].

Artykuł 3

Następujące grzywny zostają nałożone za jednolite i ciągłe naruszenie, o którym mowa w art. 1 niniejszej decyzji […]:

[…]

n) [SAS Consortium]: 5 355 000 EUR;

o) [SAS Cargo i SAS Consortium] solidarnie: 4 254 250 EUR;

p) [SAS Cargo i in.] solidarnie: 5 265 750 EUR;

q) [SAS Cargo i SAS] solidarnie: 32 984 250 EUR;

r) [SAS Cargo]: 22 308 250 EUR;

[…].

Artykuł 4

Przedsiębiorstwom, o których mowa w art. 1, nakazuje się niezwłocznie zaprzestać jednolitego i ciągłego naruszenia określonego w tym artykule, o ile jeszcze tego nie uczyniły.

Nakazuje im się również powstrzymać się w przyszłości od wszelkich działań lub zachowań, których cel lub skutek byłby identyczny lub podobny".

Postępowanie przed Sądem i zaskarżony wyrok

41 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 29 maja 2017 r. SAS Cargo i in. wniosły skargę, żądając: zarządzenia środków organizacji postępowania i środków dowodowych nakazujących Komisji udzielenia im dostępu do całości akt toczącej się przed nią sprawy lub wszelkich innych środków, które Sąd uzna za konieczne; stwierdzenia nieważności w całości lub w części spornej decyzji w zakresie, w jakim ich dotyczy, oraz, tytułem żądania ewentualnego, obniżenia kwoty nałożonej na nie w tej decyzji grzywny.

42 Na poparcie tej skargi SAS Cargo i in. podniosły pięć zarzutów nieważności. Zarzut pierwszy dotyczył naruszenia ich prawa do obrony i zasady równości broni ze względu na odmowę dostępu do dowodów obciążających i odciążających. Zarzut drugi dotyczył naruszenia prawa do bycia wysłuchanym i braku właściwości Komisji, po pierwsze, do stosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do przychodzących usług przewozu towarów oraz, po drugie, do stosowania art. 53 porozumienia EOG do usług przewozu towarów świadczonych na trasach między Szwajcarią a trzema państwami członkowskimi EOG nienależącymi do Unii (zwanych dalej „trasami EOG z wyłączeniem tras Unia–Szwajcaria"). W zarzucie trzecim podniosły one błąd w ocenie zachowań, w które były zaangażowane, oraz okoliczności, że świadczyły one o ich udziale w jednolitym i ciągłym naruszeniu lub o ich wiedzy o tym naruszeniu. Zarzut czwarty dotyczył

naruszenia art. 266 TFUE, art. 296 akapit drugi TFUE i art. 17 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „Kartą") ze względu na wewnętrzne niespójności w spornej decyzji. Zarzut piąty był oparty na błędach przy ustaleniu kwoty nałożonej na nie grzywny.

43 Na poparcie żądań zmierzających do zmiany kwoty grzywny podniosły one wszystkie argumenty podniesione na poparcie ich piątego zarzutu nieważności.

44 Postanowieniem z dnia 7 stycznia 2021 r. Sąd otworzył na nowo ustny etap postępowania, uznawszy, że należało wezwać strony do przedstawienia uwag w odniesieniu do argumentu, który nie był przedmiotem dyskusji. W tym kontekście w dniach 12 stycznia, 2 marca i 12 kwietnia 2021 r. Sąd skierował do Komisji pytania na piśmie. Komisja udzieliła odpowiedzi na ostatnie pytanie w dniu 22 kwietnia 2021 r. (zwanej dalej „odpowiedzią z dnia 22 kwietnia 2021 r."). W dniu 14 maja 2021 r. SAS Cargo i in. przedstawiły swoje uwagi w przedmiocie odpowiedzi Komisji na wszystkie te pytania. W dniu 26 lipca 2021 r. Sąd ponownie zamknął ustny etap postępowania.

45 W zaskarżonym wyroku Sąd:

– stwierdził nieważność art. 1 ust. 1 lit. o), p) i q), ust. 2 lit. o) i p), ust. 3 lit. o) i p) oraz ust. 4 lit. o), p) i q) spornej decyzji w zakresie, w jakim stwierdzono w nich, że SAS Cargo i in. uczestniczyły w części składowej jednolitego i ciągłego naruszenia dotyczącej odmowy zapłaty prowizji;

– stwierdził nieważność:

  – po pierwsze, art. 1 ust. 2 lit. o) i p) tej decyzji w zakresie, w jakim stwierdzono w nim naruszenie art. 101 TFUE na trasach z Tajlandii do Unii w okresie od 20 lipca 2005 r. do 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do części składowej dotyczącej dopłaty paliwowej, oraz

  – po drugie, art. 1 ust. 3 lit. o) i p) wspomnianej decyzji w zakresie, w jakim stwierdzono w nim naruszenie art. 53 porozumienia EOG na trasach z Tajlandii do EOG w okresie od 20 lipca 2005 r. do 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do części składowej dotyczącej dopłaty paliwowej;

– stwierdził nieważność art. 3 lit. n)–r) tej decyzji;

– ustalił kwotę grzywny nałożonej:

  – na SAS Consortium na 7 030 618 EUR;

  – na SAS Cargo i SAS Consortium, na zasadzie odpowiedzialności solidarnej, na 5 937 909 EUR;

  – na SAS Cargo i in., na zasadzie odpowiedzialności solidarnej, na 6 314 572 EUR;

  – na SAS Cargo i SAS, na zasadzie odpowiedzialności solidarnej, na 29 045 427 EUR;

  – na SAS Cargo na 21 687 090 EUR;

– w pozostałym zakresie oddalił skargę;

– obciążył Komisję jej własnymi kosztami oraz trzema czwartymi kosztów poniesionych przez SAS Cargo i in., a te ostatnie – jedną czwartą własnych kosztów.

46 W szczególności Sąd częściowo uwzględnił zarzut pierwszy. W tym względzie Sąd uznał, że Komisja popełniła błąd, gdy odmówiła udzielenia SAS Cargo i in. dostępu do niektórych przywołanych w spornej decyzji fragmentów odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów. Sąd uznał jednak, że nie ma to wpływu na stwierdzenie Komisji dotyczące możliwości zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do zarzucanych zachowań, które miały miejsce w Hongkongu i Japonii.

47 W odniesieniu do zarzutu drugiego Sąd orzekł, że w art. 1 ust. 3 spornej decyzji Komisja nie uznała SAS Cargo i in. za odpowiedzialne za naruszenie art. 53 porozumienia EOG na trasach EOG z wyłączeniem tras Unia–Szwajcaria. Stwierdził on natomiast, że Komisja przyznała, iż nie wyłączyła z wartości sprzedaży kwoty 262 084 EUR z tytułu sprzedaży usług przewozu towarów dokonanej przez SAS Cargo i in. w 2005 r. na trasach EOG z wyłączeniem tras Unia–Szwajcaria. Uznawszy jednak, że okoliczność ta dotyczyła wyłącznie przychodów, które należy uwzględnić przy obliczaniu kwoty podstawowej grzywny, Sąd oddalił zarzut drugi.

48 W ramach zarzutu trzeciego, który Sąd częściowo uwzględnił, uznał on w szczególności, że okoliczność, iż niektóre dowody uwzględnione w spornej decyzji przeciwko SAS Cargo i in. powinny, jak podnosiły te ostatnie, zostać odrzucone, nie pozwala na podważenie łańcucha poszlak przywołanych przez Komisję w celu wykazania ich udziału w części składowej jednolitego i ciągłego naruszenia dotyczącej dopłaty paliwowej ani w jego części składowej dotyczącej dopłaty z tytułu bezpieczeństwa. Stwierdził on jednak w odniesieniu do przepisów obowiązujących w Tajlandii, że SAS Cargo i in. zdołały wykazać, iż od dnia 20 lipca 2005 r. władze tego państwa stworzyły ramy prawne, które eliminowały wszelką możliwość zachowania konkurencyjnego między przewoźnikami w zakresie ustalania wysokości dopłaty paliwowej mającej zastosowanie do lotów z tego państwa. Sąd stwierdził też, że Komisja popełniła błąd, gdy obciążyła je odpowiedzialnością za część składową jednolitego i ciągłego naruszenia dotyczącą odmowy zapłaty prowizji.

49 W ramach zarzutu piątego Sąd stwierdził w szczególności, że skoro Komisja niesłusznie przypisała SAS Cargo i in. odpowiedzialność za część składową jednolitego i ciągłego naruszenia dotyczącą odmowy zapłaty prowizji, instytucja ta przeceniła zakres ich uczestnictwa w jednolitym i ciągłym naruszeniu. Sąd uznał, że w konsekwencji Komisja naruszyła prawo w spornej decyzji, gdy nie przyznała SAS Cargo i in., ze względu na ich ograniczone uczestnictwo w jednolitym i ciągłym naruszeniu, obniżki kwoty podstawowej grzywny przekraczającej 10 %.

50 W związku z tymi ustaleniami Sąd stwierdził nieważność spornej decyzji w zakresie wskazanym w pkt 45 niniejszego wyroku i oddalił pozostałe żądania stwierdzenia nieważności.

51 Co się tyczy żądań mających na celu zmianę kwoty grzywny, Sąd wykluczył z wartości sprzedaży przychody osiągnięte na trasach EOG z wyłączeniem tras Unia–Szwajcaria, ponieważ trasy te nie wchodziły w zakres jednolitego i ciągłego naruszenia.

52 Niemniej jednak uznał on – w świetle odpowiedzi Komisji na jedno z jego pytań na piśmie i w celu zapewnienia równego traktowania obwinionych przewoźników, którzy wnieśli skargę na sporną decyzję – że należy ponownie włączyć do wartości sprzedaży, jaką powinno się uwzględnić

w odniesieniu do SAS Cargo i in., obrót osiągnięty przez wnoszące odwołanie na trasach obsługiwanych wyłącznie w obrębie, odpowiednio, Danii, Szwecji i Norwegii (zwanych dalej „trasami wewnętrznymi"), który wynosił 7 991 282 EUR.

53 Ponadto Sąd, zważywszy na częściowe uwzględnienie przez niego niektórych zarzutów nieważności, obniżył współczynnik wagi naruszenia w stosunku do współczynnika przyjętego w spornej decyzji, przyjął kwotę dodatkową nieco niższą od tej, którą przyjęła Komisja, i zastosował wyższą stawkę obniżki z tytułu ograniczonego uczestnictwa wnoszących odwołanie w jednolitym i ciągłym naruszeniu niż stawka ustalona przez Komisję. Uznał on natomiast, że wyłączenie niektórych dowodów nie uzasadnia dodatkowej obniżki z tytułu ograniczonego uczestnictwa w jednolitym i ciągłym naruszeniu.

54 Obliczywszy grzywnę na podstawie tych elementów, Sąd orzekł, że kwoty nałożonych na wnoszące odwołanie grzywien powinny zostać ustalone na poziomie wskazanym w pkt 45 niniejszego wyroku.

55 W pozostałym zakresie Sąd oddalił skargę.

Żądania stron w postępowaniu odwoławczym

56 SAS Cargo i in. wnoszą do Trybunału o:

– uchylenie zaskarżonego wyroku w zakresie, w jakim oddalono w nim ich skargę o stwierdzenie nieważności;

– stwierdzenie nieważności w całości lub w części spornej decyzji w zakresie, w jakim ich dotyczy;

– uchylenie nałożonej na nie grzywny lub znaczne obniżenie jej kwoty;

– tytułem żądania ewentualnego – przekazanie sprawy Sądowi do ponownego rozpoznania;

– obciążenie Komisji kosztami poniesionymi zarówno w postępowaniu odwoławczym, jak i w postępowaniu przed Sądem.

57 Komisja wnosi do Trybunału o:

– oddalenie odwołania i obciążenie wnoszących odwołanie kosztami postępowania;

– tytułem żądania ewentualnego, w razie uwzględnienia odwołania – przekazanie sprawy Sądowi do ponownego rozpoznania i orzeczenie, że rozstrzygnięcie o kosztach nastąpi w orzeczeniu kończącym postępowanie w sprawie.

W przedmiocie odwołania

58 Na poparcie odwołania SAS Cargo i in. podnoszą pięć zarzutów. Zarzut pierwszy dotyczy naruszeń prawa popełnionych przez Sąd przy ocenie naruszenia ich prawa do obrony oraz ich prawa dostępu do akt sprawy. Zarzut drugi dotyczy naruszeń prawa w odniesieniu do ich prawa do bycia wysłuchanymi w kwestii zastosowania kryterium opierającego się na kwalifikowanych skutkach praktyk antykonkurencyjnych w Unii (zwanego dalej „kryterium kwalifikowanych

skutków") oraz w kwestii tras przychodzących. W zarzucie trzecim wnoszące odwołanie twierdzą, że Sąd naruszył prawo w odniesieniu do zastosowania tego kryterium. Zarzut czwarty dotyczy naruszeń prawa przy ocenie istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia. W zarzucie piątym podnoszą one naruszenia prawa przy wykonywaniu przez Sąd przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania.

W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego prawa do obrony i prawa dostępu do akt

59 Zarzut pierwszy SAS Cargo i in. dzieli się na dwie części. W ramach części pierwszej podnoszą one, że Sąd naruszył ich prawo do obrony i prawo dostępu do akt postępowania administracyjnego Komisji, ponieważ nie ukarał jej za odmowę udzielenia im dostępu do dowodów obciążających. W ramach części drugiej podnoszą one te same naruszenia w odniesieniu do dostępu do dowodów odciążających.

W przedmiocie części pierwszej, dotyczącej dowodów obciążających

– *Argumentacja stron*

60 SAS Cargo i in. wskazują, że podniosły przed Sądem, iż ich prawo do obrony zostało naruszone, ponieważ sporna decyzja opiera się na opisach ram prawnych i praktyk administracyjnych państw trzecich, które wynikają w szczególności z odpowiedzi innych przewoźników na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów oraz z dokumentów odsyłających do tych odpowiedzi. Tymczasem nie przekazano im tych dokumentów, mimo że chodzi o dowód obciążający. O ile, jak wynika z pkt 104–109, 115 i 124 zaskarżonego wyroku, Sąd niewątpliwie uwzględnił ich argumentację w odniesieniu do niektórych odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów, o tyle niesłusznie odmówił udzielenia im dostępu do innych kategorii dokumentów obciążających.

61 W pierwszej kolejności w pkt 110 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył prawo, gdy uznał, że Komisja nie oparła się na nieujawnionych dokumentach dotyczących dopłaty z tytułu bezpieczeństwa w Japonii. Z motywów 1008 i 1012 spornej decyzji wynika bowiem, po pierwsze, że niektóre strony twierdziły, iż konieczna jest koordynacja w odniesieniu do dopłaty paliwowej, a nie dopłaty z tytułu bezpieczeństwa, a po drugie, że dowody, choć niezadowalające, zostały jej przedstawione przez innych przewoźników. SAS Cargo i in., które same przedstawiły uwagi dotyczące dopłaty z tytułu bezpieczeństwa wykazujące, że ów motyw 1008 jest nieprawidłowy, powinny były zatem uzyskać dostęp do odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów udzielonych przez tych innych przewoźników w celu zweryfikowania ustaleń Komisji w tym względzie.

62 W drugiej kolejności w pkt 112–114 tego wyroku Sąd naruszył prawo, gdy uznał, że nie było konieczne, aby SAS Cargo i in. uzyskały dostęp do dokumentów wykorzystanych przez Komisję do oceny systemów regulacyjnych w Japonii i w innych państwach trzecich, ze względu na to, iż sporna decyzja ograniczała się do opisania mających zastosowanie przepisów, a informacje dotyczące ram prawnych rozpatrywanych państw trzecich były co do zasady jawne i dostępne.

63 Po pierwsze, treść prawa krajowego jest kwestią faktyczną i powinna zostać ustalona na podstawie dowodów. Wnioski Komisji dotyczące ram prawnych tych państw trzecich musiały zatem koniecznie opierać się na dokumentach znajdujących się w aktach sprawy, które nie zostały jednak ujawnione. Ponadto są to dowody obciążające, ponieważ zostały wykorzystane przeciwko SAS Cargo i in. Po drugie, wyrok Sądu z dnia 27 września 2006 r., Jungbunzlauer/Komisja (T-43/02,

EU:T:2006:270), przytoczony w tym pkt 114, nie dotyczy prawa krajowego, lecz orzecznictwa sądu Unii, wobec czego nie ma znaczenia dla sprawy. Po trzecie, z akt sprawy nie wynika, by rozpatrywane uregulowania były publicznie dostępne. Po czwarte, jak wynika z pkt 558–661 zaskarżonego wyroku, w spornej decyzji wspomniano również o wymogach administracyjnych mających zastosowanie w innych państwach trzecich, których systemy regulacyjne zostały omówione w tej decyzji. Tymczasem nie są one publicznie dostępne.

64 W trzeciej kolejności Sąd nie ustosunkował się do argumentu SAS Cargo i in., zgodnie z którym Komisja powinna była udzielić im dostępu do udzielonych przez innych adresatów pisma w sprawie przedstawienia zarzutów odpowiedzi, które dotyczyły uregulowań japońskich. W ten sposób Sąd nie ustosunkował się w szczególności do ich argumentu dotyczącego motywu 1011 spornej decyzji, o którym jednak wspomniano w pkt 103 zaskarżonego wyroku. Powinien on był przynajmniej wskazać powody, dla których nie uwzględnił argumentów SAS Cargo i in. dotyczących dowodów obciążających, które mogłyby doprowadzić do stwierdzenia częściowej lub całkowitej nieważności spornej decyzji.

65 W konsekwencji wyciągnięte przez Sąd w pkt 115 i 124 zaskarżonego wyroku wnioski są również błędne.

66 Komisja podnosi, że ta część zarzutu jest bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

67 Prawo dostępu do akt wynikające z zasady poszanowania prawa do obrony oznacza, że Komisja powinna zapewnić zainteresowanemu przedsiębiorstwu możliwość zbadania wszystkich dokumentów znajdujących się w aktach dochodzenia, które mogą mieć znaczenie dla jego obrony. Dokumenty te obejmują zarówno dokumenty obciążające, jak i odciążające, z zastrzeżeniem tajemnicy handlowej innych przedsiębiorstw, dokumentów wewnętrznych Komisji oraz innych poufnych informacji (wyrok z dnia 1 lipca 2010 r., Knauf Gips/Komisja, C-407/08 P, EU:C:2010:389, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo; zob. także podobnie wyrok z dnia 14 maja 2020 r., NKT Verwaltung i NKT/Komisja, C-607/18 P, EU:C:2020:385, pkt 262).

68 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału nieprzekazanie dokumentu stanowi naruszenie prawa do obrony tylko wtedy, gdy dane przedsiębiorstwo wykaże, po pierwsze, że Komisja oparła się na tym dokumencie w celu poparcia swojego zarzutu dotyczącego istnienia naruszenia, a po drugie, że zarzut ten może zostać udowodniony jedynie poprzez powołanie się na ten dokument. Gdyby istniały inne dowody z dokumentów, o których strony wiedziały na etapie postępowania administracyjnego, a które wyraźnie potwierdzają wnioski Komisji, wyłączenie z materiału dowodowego nieprzekazanego dokumentu obciążającego nie podważałoby zasadności zarzutów zawartych w zakwestionowanej decyzji. A zatem to zainteresowane przedsiębiorstwo jest zobowiązane wykazać, że wnioski, do jakich doszła Komisja w wydanej decyzji, byłyby inne, gdyby dokument, który nie został przekazany, a który stanowił dla Komisji podstawę do zarzucenia temu przedsiębiorstwu popełnienia naruszenia, został odrzucony jako obciążający środek dowodowy (wyrok z dnia 1 lipca 2010 r., Knauf Gips/Komisja, C-407/08 P, EU:C:2010:389, pkt 13 i przytoczone tam orzecznictwo).

69 W niniejszej sprawie, co się tyczy w pierwszej kolejności zarzutu szczegółowego skierowanego przeciwko pkt 110 zaskarżonego wyroku, należy zauważyć, po pierwsze, że w punkcie tym Sąd wskazał, iż z przytoczonego fragmentu motywu 1012 spornej decyzji, zgodnie z którym „nie twierdzi się, że strony były zobowiązane do uzgadniania [dopłaty z tytułu bezpieczeństwa] lub

[odmowy zapłaty prowizji]”, nie wynika, że Komisja oparła się na nieujawnionych dowodach obciążających. W tym względzie wskazał on, że poprzez to stwierdzenie Komisja zauważyła jedynie, iż w odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów nie przedłożono żadnych dowodów na istnienie takiego obowiązku.

70 Utrzymując natomiast zasadniczo, że Komisja oparła się na podnoszonym braku twierdzeń dotyczących obowiązku uzgodnienia dopłaty z tytułu bezpieczeństwa jako dowodzie obciążającym samym w sobie, SAS Cargo i in. ograniczają się w rzeczywistości do zakwestionowania interpretacji tego motywu 1012 dokonanej przez Sąd w zaskarżonym wyroku.

71 Tymczasem zgodnie z art. 256 ust. 1 akapit drugi TFUE i art. 58 akapit pierwszy statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej odwołanie ogranicza się do kwestii prawnych.

72 Jedynie Sąd jest więc właściwy do ustalenia i dokonania oceny istotnych okoliczności faktycznych, a także do dokonania oceny dowodów. Jeśli zatem dowody te uzyskano w prawidłowy sposób przy poszanowaniu ogólnych zasad prawa i wymogów proceduralnych dotyczących ciężaru dowodu i postępowania dowodowego, wyłącznie do Sądu należy ocena, jaką wagę należy nadać przedstawionym mu dowodom. Ocena tych okoliczności faktycznych i dowodów nie stanowi zatem – z zastrzeżeniem przypadków ich przeinaczenia – kwestii prawnej podlegającej jako taka kontroli Trybunału w ramach postępowania odwoławczego (wyroki: z dnia 28 maja 1998 r., Deere/Komisja, C-7/95 P, EU:C:1998:256, pkt 22; z dnia 18 marca 2021 r., Pometon/Komisja, C-440/19 P, EU:C:2021:214, pkt 50 i przytoczone tam orzecznictwo).

73 W konsekwencji ten zarzut szczegółowy jest niedopuszczalny, ponieważ SAS Cargo i in. nie twierdzą, że w tym pkt 110 zaskarżonego wyroku Sąd przeinaczył sporną decyzję.

74 Po drugie, jako że SAS Cargo i in. podnoszą, iż motyw 1008 spornej decyzji jest nieprawidłowy, wystarczy stwierdzić, że argumentacja ta nie jest skierowana przeciwko zaskarżonemu wyrokowi, którego zakwestionowane fragmenty nie odnoszą się nawet konkretnie do tego motywu, lecz przeciwko spornej decyzji. Należy zatem odrzucić tę argumentację jako niedopuszczalną (zob. analogicznie wyrok z dnia 29 czerwca 2023 r., TUIfly/Komisja, C-763/21 P, EU:C:2023:528, pkt 53 i przytoczone tam orzecznictwo).

75 W drugiej kolejności należy zauważyć, że – jak wskazano w pkt 111 zaskarżonego wyroku – Sąd skupił się w pkt 112–114 tego wyroku na ustosunkowaniu się do argumentacji SAS Cargo i in. dotyczącej nieujawnionych dokumentów, na których oparła się Komisja, chociaż dokumenty te niekoniecznie pochodzą od innych przewoźników będących adresatami pisma w sprawie przedstawienia zarzutów. SAS Cargo i in. odniosły się w tym względzie do dokumentów, które posłużyły do analizy japońskich przepisów prawa i umów dotyczących usług lotniczych (zwanych dalej „ASA”, z ang. „air-services agreements”) mających zastosowanie w państwach trzecich innych niż Hongkong i Japonia, wymienionych w motywach 998–1001, 1009, 1010 i 1013–1019 spornej decyzji.

76 W pkt 112 tego wyroku Sąd stwierdził, że owe motywy 998–1001, 1009, 1010 i 1013–1019 nie odsyłają do żadnego dokumentu z akt dochodzenia i że Komisja ograniczyła się do opisania mających w nich zastosowanie japońskich przepisów prawa i postanowień ASA, których stronami są zainteresowane państwa trzecie, oraz do stwierdzenia, że nie wykazano, by wymagały one od przewoźników wdrożenia koordynacji cenowej. Wskazał on również, że rozpatrywane

przepisy to przepisy, o których wspominają w swoich odpowiedziach na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów niektórzy przewoźnicy będący adresatami tego pisma, jak wynika to z motywów 1002, 1003 i 1013 spornej decyzji.

77 W pkt 113 tego wyroku Sąd stwierdził, że SAS Cargo i in. nie wyjaśniły, w jaki sposób omawiane fragmenty tej decyzji wskazują na istnienie jednego lub kilku nieujawnionych dokumentów obciążających, na których miała oprzeć się Komisja.

78 W pkt 114 owego wyroku Sąd dodał, że nawet przy założeniu, iż SAS Cargo i in. usiłują zarzucić Komisji, że nie udzieliła im dostępu do tekstu omawianych przepisów prawnych, ramy prawne mające zastosowanie w Japonii i innych odnośnych państwach trzecich w zakresie dopłat nie mogą same w sobie stanowić okoliczności obciążającej, a w każdym razie informacja ta jest co do zasady jawna i ogólnie dostępna. Dodał on ponadto, że pismo w sprawie przedstawienia zarzutów umożliwiło im skuteczne przedstawienie w toku postępowania administracyjnego ich stanowiska w przedmiocie omawianych przepisów prawnych.

79 Z okoliczności tych wynika przede wszystkim, iż w owych pkt 112 i 113 Sąd nie stwierdził, że nie było konieczne, aby SAS Cargo i in. miały dostęp do dokumentów, które Komisja wykorzystała do oceny systemów regulacyjnych w Japonii i innych państwach trzecich, jak twierdzą one w ramach niniejszego zarzutu szczegółowego, lecz że fragmenty spornej decyzji, do których wnoszące odwołanie się odniosły, nie wskazywały na istnienie nieujawnionych dokumentów obciążających, na których Komisja miała się oprzeć w tej decyzji. Krytykę dotyczącą wspomnianych pkt 112 i 113 należy zatem oddalić jako bezzasadną w zakresie, w jakim opiera się ona na tym błędnym rozumieniu zaskarżonego wyroku.

80 Następnie w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. powołują się na pkt 114 zaskarżonego wyroku, twierdząc, że faktycznie chodzi o dokumenty obciążające, że przytoczone w tym pkt 114 orzecznictwo nie ma znaczenia i że publiczny charakter rozpatrywanych uregulowań nie został wykazany, wystarczy zauważyć, iż argumentacja ta odnosi się do rozważań Sądu, które mają charakter uzupełniający, jak wynika z pkt 75–78 niniejszego wyroku. W konsekwencji wspomnianą argumentację należy oddalić jako bezskuteczną stosownie do utrwalonego orzecznictwa Trybunału, zgodnie z którym zarzuty skierowane przeciwko uzupełniającym podstawom uzasadnienia orzeczenia Sądu nie mogą prowadzić do uchylenia tego orzeczenia, w związku z czym są bezskuteczne (wyroki: z dnia 15 października 2002 r., Limburgse Vinyl Maatschappij i in./Komisja, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, od C-250/99 P do C-252/99 P i C-254/99 P, EU:C:2002:582, pkt 537; a także z dnia 4 października 2024 r., thyssenkrupp/Komisja, C-581/22 P, EU:C:2024:821, pkt 263 i przytoczone tam orzecznictwo).

81 Wreszcie w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. kwestionują pkt 558–561 zaskarżonego wyroku, wystarczy zauważyć, że w punktach tych Sąd odniósł się do instrukcji tajlandzkiego departamentu lotnictwa cywilnego zawartej w piśmie przedstawionym przez SAS Cargo i in. zarówno w toku postępowania administracyjnego, jak i przed Sądem. Tymczasem SAS Cargo i in. nie przedstawiają żadnego argumentu prawnego, który wyjaśniałby, w jaki sposób stwierdzenie to mogłoby wskazywać na naruszenie prawa popełnione przez Sąd przy przeprowadzonej w pkt 103–115 zaskarżonego wyroku ocenie argumentacji przedstawionej mu przez SAS Cargo i in. w odniesieniu do rzekomych dowodów obciążających.

82 Zgodnie zaś z art. 256 ust. 1 akapit drugi TFUE i art. 58 akapit pierwszy statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, jak również z art. 168 § 1 lit. d) i art. 169 § 2 regulaminu postępowania przed Trybunałem odwołanie musi dokładnie wskazywać zakwestionowane części

wyroku, o którego uchylenie się wnosi, oraz argumenty prawne, które szczegółowo uzasadniają to żądanie, pod rygorem niedopuszczalności odwołania lub danego zarzutu. Tym samym elementy odwołania, które nie zawierają żadnej argumentacji mającej konkretnie na celu określenie naruszenia prawa, jakim miałby być dotknięty zaskarżony wyrok, nie spełniają tego wymogu i należy je odrzucić jako niedopuszczalne (wyrok z dnia 4 października 2024 r., Ferriere Nord/Komisja, C-31/23 P, EU:C:2024:851, pkt 51, 52 i przytoczone tam orzecznictwo).

83 Zarzut szczegółowy dotyczący pkt 558–561 jest zatem niedopuszczalny.

84 W trzeciej kolejności należy przypomnieć, że obowiązek uzasadnienia spoczywający na Sądzie na mocy art. 36 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w związku z jego art. 53 akapit pierwszy wymaga od Sądu jasnego i jednoznacznego wskazania przyjętego przez niego rozumowania, tak aby umożliwić zainteresowanym poznanie powodów wydanego orzeczenia, a Trybunałowi sprawowanie kontroli sądowej (wyroki: z dnia 11 kwietnia 2013 r., Mindo/Komisja, C-652/11 P, EU:C:2013:229, pkt 29; a także z dnia 26 września 2024 r., Covestro Deutschland i Niemcy/Komisja, C-790/21 P i C-791/21 P, EU:C:2024:792, pkt 113 i przytoczone tam orzecznictwo).

85 Obowiązek ten nie wymaga jednak od Sądu ustosunkowania się w sposób wyczerpujący do każdego punktu argumentacji przedstawionej przez strony sporu. Uzasadnienie to może być zatem dorozumiane, pod warunkiem że umożliwia ono zainteresowanym poznanie podstaw, na których Sąd oparł swe rozstrzygnięcie, a Trybunałowi dostarcza elementów wystarczających do dokonania kontroli w ramach postępowania odwoławczego (wyroki: z dnia 7 stycznia 2004 r., Aalborg Portland i in./Komisja, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P i C-219/00 P, EU:C:2004:6, pkt 372; z dnia 26 września 2024 r., Covestro Deutschland i Niemcy/Komisja, C-790/21 P i C-791/21 P, EU:C:2024:792, pkt 114 i przytoczone tam orzecznictwo).

86 Tymczasem z pkt 103–109 zaskarżonego wyroku wynika, że Sąd ustosunkował się do argumentacji SAS Cargo i in., zgodnie z którą Komisja powinna była udzielić im dostępu do udzielonych przez innych adresatów pisma w sprawie przedstawienia zarzutów odpowiedzi, które zostały przywołane i które dotyczą uregulowań japońskich. Jak wskazano w tym pkt 103, owa argumentacja dotyczyła w szczególności motywu 1011 spornej decyzji, który odnosi się właśnie do odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów udzielonych przez Japan Airlines i innych przewoźników w odniesieniu do dopłaty paliwowej dla lotów z Japonii. W świetle orzecznictwa przypomnianego w pkt 84 i 85 niniejszego wyroku zarzucane Sądowi naruszenie obowiązku uzasadnienia nie zostało zatem wykazane.

87 Z powyższego wynika, że część pierwszą zarzutu pierwszego odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalną, a w części oddalić jako bezzasadną.

W przedmiocie części drugiej, dotyczącej dowodów odciążających

– *Argumentacja stron*

88 SAS Cargo i in. wskazują, że podniosły przed Sądem naruszenie ich prawa do obrony ze względu na to, iż Komisja nie dostarczyła im potencjalnie odciążających dokumentów otrzymanych przez nią po wystosowaniu pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, w szczególności odpowiedzi

innych przewoźników na to pismo, a także uwag innych adresatów pisma w sprawie przedstawienia zarzutów przedstawionych przed Sądem w ramach ich skarg na pierwotną decyzję. Oddaliwszy tę argumentację, Sąd naruszył prawo.

89 W pierwszej kolejności w pkt 123 zaskarżonego wyroku Sąd uznał, że wynikająca z jego wyroku z dnia 29 czerwca 1995 r., Solvay/Komisja (T-30/91, EU:T:1995:115), zasada, zgodnie z którą do Komisji nie należy samodzielne rozstrzyganie, czy dany dokument jest przydatny do obrony, nie ma zastosowania do dowodów pochodzących z okresu po wystosowaniu pisma w sprawie przedstawienia zarzutów. Tymczasem przytoczony przez niego w tym względzie wyrok, a mianowicie wyrok Sądu z dnia 16 czerwca 2011 r., Heineken Nederland i Heineken/Komisja (T-240/07, EU:T:2011:284), nie wyklucza przyznania dostępu, jeżeli jest to konieczne do przestrzegania zasady równości broni. Prawo do dobrej administracji i prawo do rzetelnego procesu, zapisane w art. 41 i 47 Karty, wymagają, aby organy ścigania przekazały wszystkie istotne dowody będące w ich posiadaniu. Dla ustalenia, czy należy udzielić dostępu do dowodów, zasadniczą kwestią nie jest to, kiedy zostały one włączone do akt Komisji, lecz jedynie to, czy mogłyby one być przydatne do obrony. Wnoszące odwołanie powołują się w tym względzie na okoliczność, że prawa przyznane w Karcie powinny mieć taki sam zakres jak równoważne prawa zagwarantowane w europejskiej Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, podpisanej w Rzymie w dniu 4 listopada 1950 r. Tymczasem orzecznictwo Europejskiego Trybunału Praw Człowieka wymaga, aby organy ścigania przekazały wszystkie istotne dowody będące w ich posiadaniu, zarówno obciążające, jak i odciążające, nawet jeśli nie uznają ich za istotne.

90 W drugiej kolejności odesłanie do wyroku Sądu z dnia 12 lipca 2011 r., Hitachi i in./Komisja (T-112/07, EU:T:2011:342), dokonane w pkt 117 zaskarżonego wyroku, nie ma znaczenia, ponieważ wyrok ten dotyczy „argumentów” przedstawionych przez innych adresatów pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, podczas gdy SAS Cargo i in. wniosły o udzielenie dostępu do „danych” innych przewoźników. Dowody odciążające jednego przewoźnika z dużym prawdopodobieństwem odciążałyby również innych przewoźników, jak przyznała Komisja, gdy ujawniła niektóre dowody pochodzące z okresu po wystosowaniu tego pisma.

91 W trzeciej kolejności w pkt 118–122 zaskarżonego wyroku Sąd przeinaczył dowody i nie ustosunkował się do ich argumentacji, gdy uznał, że nie przedstawiły one żadnego zaczątku dowodu na przydatność żądanych dokumentów dla postępowania. Takie zaczątki dowodu przedstawiono jednak w skardze i w replice przed Sądem w odniesieniu do: zachowania sojuszu WOW, praktyk w państwach trzecich, wewnętrznych spekulacji innych przewoźników dotyczących SAS Cargo i in. oraz rozbieżnych praktyk lokalnych, a także porozumień wertykalnych dotyczących dostarczania zdolności przewozowych i związanych z nimi wiadomości elektronicznych, zwanych „Drodzy partnerzy”. Sąd nie zbadał w znacznej części tych elementów.

92 Co się tyczy w szczególności owych wiadomości elektronicznych, w pkt 476–487 zaskarżonego wyroku Sąd odrzucił wiarygodne wyjaśnienie SAS Cargo i in., zgodnie z którym Lufthansa wysłała owe wiadomości – z własnej inicjatywy i bez elementu wzajemności – do przedsiębiorstw lotniczych, które były jej klientami, w związku z czym Sąd potraktował te wiadomości elektroniczne jako dowody obciążające. Tymczasem w sprawie powiązanej, w której zapadł wyrok Sądu z dnia 30 marca 2022 r., Latam Airlines Group i Lan Cargo/Komisja (T-344/17, EU:T:2022:185), w pkt 512 tego wyroku Sąd potraktował te same wiadomości elektroniczne jako dowody odciążające. Naruszył on w ten sposób zasadę, zgodnie z którą wyrok, w tym jego uzasadnienie, musi mieć zastosowanie erga omnes. Identyczne dowody należy oceniać w ten sam sposób, niezależnie od sprawy.

93 W czwartej kolejności, co się tyczy dowodów przedstawionych przez przewoźników, którzy nie zostali obciążeni odpowiedzialnością, w pkt 121 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył prawo lub, ewentualnie, nie uzasadnił swojego orzeczenia, gdy uznał, że argumentacja SAS Cargo i in. była oparta na „bardzo ogólnych przypuszczeniach". W rzeczywistości te ostatnie przedstawiły konkretne dowody na okoliczność, że odpowiedzi Air Canada i innego przewoźnika zawierały, w dotyczącym ich zakresie, dowody odciążające lub, innymi słowy, przedstawiły zaczątki dowodu na okoliczność, że owe dokumenty były przydatne do ich obrony. Sąd naruszył zatem zasadę równości broni i prawo do obrony. SAS Cargo i in. odsyłają w szczególności do pkt 477 i 478 zaskarżonego wyroku, w których Sąd oparł się na wiadomościach elektronicznych wymienianych między Lufthansą a innym przewoźnikiem jako dowodach obciążających SAS Cargo i in. Tymczasem Lufthansy nie obciążono odpowiedzialnością. Ponadto SAS Cargo i in. nie mogły uzyskać dostępu do środków obrony i dowodów przedstawionych przez Lufthansę, co zdecydowanie sugeruje odmowę udzielenia dostępu do dowodów odciążających. Sąd nie wyjaśnił powodów, dla których ów zaczątek dowodu był niewystarczający, i nie wypowiedział się w przedmiocie wszystkich przedstawionych zaczątków dowodu.

94 W piątej kolejności w pkt 118 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył prawo, gdy uznał, że dostęp do potencjalnie odciążających dowodów pochodzących z okresu po wystosowaniu pisma w sprawie przedstawienia zarzutów umożliwiłby SAS Cargo i in. skorzystanie z większych wysiłków i zasobów wniesionych, w stosownym przypadku, przez innych przewoźników. Zasoby danej osoby nie powinny mieć wpływu na jej prawo do obrony. W orzecznictwie ustalono jedynie, że nie można domniemywać, iż argumenty zawarte w innych odpowiedziach na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów są odciążające.

95 Komisja podnosi, że ta część zarzutu jest w części niedopuszczalna, a w części bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

96 Co się tyczy nieprzekazania rzekomo odciążającego dokumentu, z utrwalonego orzecznictwa wynika, że zainteresowane przedsiębiorstwo – w celu wykazania, iż jego prawo do obrony zostało naruszone – musi jedynie wykazać, że nieujawnienie tego dokumentu mogło wpłynąć w niekorzystny dla niego sposób na przebieg postępowania i treść decyzji Komisji. Wystarczy zatem, że przedsiębiorstwo wykaże, iż mogło wykorzystać wspomniane dokumenty odciążające na swoją obronę, to znaczy, że gdyby miało możliwość powołać się na nie w postępowaniu administracyjnym, to mogłoby wskazać elementy, które nie były zgodne z wnioskami wyprowadzonymi na tym etapie przez Komisję, a w konsekwencji mogłoby w jakikolwiek sposób wpłynąć na ocenę dokonaną przez Komisję w ewentualnej decyzji – przynajmniej jeśli chodzi o wagę i czas trwania zachowania, które jest mu zarzucane – a zatem na wysokość grzywny. Zainteresowane przedsiębiorstwo musi zatem wykazać, po pierwsze, że nie miało dostępu do niektórych dowodów odciążających, a po drugie, że mogłoby je wykorzystać na swoją obronę (zob. podobnie wyroki: z dnia 1 lipca 2010 r., Knauf Gips/Komisja, C-407/08 P, EU:C:2010:389, pkt 23, 24; a także z dnia 14 maja 2020 r., NKT Verwaltung i NKT/Komisja, C-607/18 P, EU:C:2020:385, pkt 265 i przytoczone tam orzecznictwo).

97 W niniejszej sprawie w pierwszej kolejności należy zauważyć, że – jak utrzymują SAS Cargo i in. – Sąd wskazał w pkt 123 zaskarżonego wyroku, iż bezskutecznie powołały się one na wyrok Sądu z dnia 29 czerwca 1995 r., Solvay/Komisja (T-30/91, EU:T:1995:115), ponieważ Sąd orzekł już w pkt 254 wyroku z dnia 16 czerwca 2011 r., Heineken Nederland i Heineken/Komisja (T-240/07, EU:T:2011:284), że twierdzenie, iż ustalenie dokumentów przydatnych do obrony

zainteresowanego przedsiębiorstwa nie może należeć tylko do Komisji, dotyczy dokumentów w aktach sprawy Komisji i nie powinno ono mieć zastosowania do odpowiedzi udzielonych przez inne zainteresowane strony na pismo Komisji w sprawie przedstawienia zarzutów.

98 Tymczasem twierdząc, że Sąd niesłusznie uznał, iż Komisja miała prawo dokonać pierwszej oceny potencjalnie odciążających dowodów zawartych w odpowiedziach udzielonych przez innych uczestników kartelu na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów, SAS Cargo i in. domagają się w istocie prawa do pełnego i automatycznego dostępu do tych odpowiedzi. Jednakże, jak orzekł już Trybunał, prawo takie nie istnieje. Zważywszy bowiem, że to do przedsiębiorstwa podnoszącego naruszenie jego prawa do obrony należy dostarczenie pierwszej poszlaki wskazującej na przydatność dla jego obrony takich dokumentów, których Komisja mu nie przekazała, nie można uznać, że przez sam fakt, iż nie udzieliła ona pełnego i automatycznego dostępu do odpowiedzi innych uczestników kartelu na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów, Komisja naruszyła przysługujące przedsiębiorstwu prawo do obrony (zob. podobnie wyroki: z dnia 28 listopada 2019 r., Brugg Kabel i Kabelwerke Brugg/Komisja, C-591/18 P, EU:C:2019:1026, pkt 40; a także z dnia 14 maja 2020 r., NKT Verwaltung i NKT/Komisja, C-607/18 P, EU:C:2020:385, pkt 259, 260, 265).

99 W tym względzie należy zauważyć, że przywołane przez SAS Cargo i in. orzecznictwo Europejskiego Trybunału Praw Człowieka nie ustanawia prawa do pełnego i automatycznego dostępu do akt sprawy w toku postępowania administracyjnego. W każdym razie SAS Cargo i in. nie wyjaśniają, w jaki sposób orzecznictwo to mogłoby podważyć przyjęte przez Komisję podejście, które w odniesieniu do dokumentów otrzymanych przez nią po wystosowaniu pisma w sprawie przedstawienia zarzutów polega właśnie na udzieleniu dostępu do tych dokumentów, jeżeli mogą one stanowić nowe dowody, zarówno obciążające, jak i odciążające (zob. analogicznie wyrok z dnia 14 maja 2020 r., NKT Verwaltung i NKT/Komisja, C-607/18 P, EU:C:2020:385, pkt 268, 269).

100 Pierwszy zarzut szczegółowy niniejszej części jest zatem bezzasadny.

101 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o zarzut szczegółowy dotyczący pkt 117 zaskarżonego wyroku, należy zauważyć, że Sąd wskazał w nim, iż SAS Cargo i in. w dużej mierze ograniczyły się do powołania się na fakt, że niektórzy obwinieni lub będący adresatami pisma w sprawie przedstawienia zarzutów przewoźnicy wysunęli te same argumenty, co SAS Cargo i in. w ich odpowiedziach na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów lub w uwagach przedstawionych przed Sądem. Sąd wskazał, że takie względy nie są wystarczające do stwierdzenia istnienia dowodów odciążających i odesłał w tym zakresie do pkt 43 i 44 wyroku z dnia 12 lipca 2011 r., Hitachi i in./Komisja (T-112/07, EU:T:2011:342).

102 Tymczasem z orzecznictwa przypomnianego już w pkt 96 niniejszego wyroku wynika, że co się tyczy nieprzekazania dokumentu odciążającego, zainteresowane przedsiębiorstwo musi wykazać, że jego nieujawnienie mogło wpłynąć w niekorzystny dla niego sposób na przebieg postępowania i treść decyzji Komisji. W związku z tym nie można uznać, że poprzez ogólne twierdzenia sformułowane przez SAS Cargo i in. przed Sądem, przypomniane przez tenże Sąd w pkt 117 zaskarżonego wyroku, SAS Cargo i in. wywiązały się z tego obowiązku.

103 Zarzut szczegółowy skierowany przeciwko pkt 117 zaskarżonego wyroku jest zatem bezzasadny.

104 W trzeciej kolejności w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. podnoszą, iż w pkt 118–122 zaskarżonego wyroku Sąd przeinaczył dowody i nie ustosunkował się do ich argumentacji, należy zauważyć, że SAS Cargo i in. nie krytykują kryterium prawnego wskazanego w tym pkt 118 i przypomnianego zasadniczo w poprzednim punkcie niniejszego wyroku, ale jego zastosowanie przez Sąd.

105 W tym względzie w pkt 119 zaskarżonego wyroku Sąd odniósł się do dokumentów leżących u podstaw oświadczenia Komisji w sprawie sojuszu WOW figurującego w jej decyzji z dnia 4 lipca 2005 r. w sprawie COMP/M.3770 – Lufthansa/Swiss (Dz.U. 2005, C 204, s. 3) i wskazał w istocie, że Komisja nie oparła się na nich w ramach postępowania zakończonego wydaniem spornej decyzji. W pkt 120 zaskarżonego wyroku Sąd zbadał również okoliczności mające świadczyć o istnieniu umów dotyczących zdolności przewozowych między Lufthansą a adresatami szeregu wiadomości elektronicznych wysłanych przez Lufthansę w przedmiocie korekty jej poziomu dopłaty paliwowej. W tym kontekście Sąd wskazał, że SAS Cargo i in. podniosły już w tym względzie, w odpowiedzi na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów, argument, że dzięki dowodom zawartym w aktach dochodzenia dysponowały już one listą przewoźników będących stronami umowy o zakup zdolności przewozowych z Lufthansą i że Komisja odrzuciła już ich argument w motywie 797 spornej decyzji. Wywiódł on z tego, że SAS Cargo i in. nie wykazały, że ujawnienie tych dowodów mogłoby być dla nich przydatne w ramach ich obrony.

106 W pkt 121 zaskarżonego wyroku Sąd zbadał jeszcze argumentację SAS Cargo i in. dotyczącą dowodów przedstawionych przez nieobwinionych przewoźników, zgodnie z którą mogły one zostać przedstawione jako dowody odciążające, ponieważ nieobwinieni przewoźnicy byli zaangażowani w sporne kontakty, na które powołano się wobec SAS Cargo i in. w spornej decyzji. Sąd uznał w tym względzie, że SAS Cargo i in. oparły się na „bardzo ogólnych przypuszczeniach" i że z uwagi na swój ogólny charakter hipoteza SAS Cargo i in. nie może stanowić wystarczająco precyzyjnej wskazówki co do istnienia dowodów odciążających w odpowiedziach owych przewoźników. W pkt 122 tego wyroku Sąd dodał, że to samo odnosi się do argumentu SAS Cargo i in., zgodnie z którym, skoro ich pracownicy uczestniczyli jedynie w „niewielkiej części" spornych zachowań, dowody dotyczące większości tych zachowań znajdują się w rękach innych obwinionych przewoźników.

107 Należy zatem stwierdzić, że krytykując pkt 119–122 zaskarżonego wyroku, SAS Cargo i in. zmierzają w rzeczywistości do podważenia dokonanej przez Sąd w tych punktach oceny okoliczności faktycznych i dowodów. Ewentualne znaczenie i wartość dowodowa dowodów, które mają być odciążające, mają bowiem ewidentnie charakter faktyczny, wobec czego nie podlegają one jako takie kontroli Trybunału (wyrok z dnia 19 grudnia 2012 r., Heineken Nederland i Heineken/Komisja, C-452/11 P, EU:C:2012:829, pkt 28 i przytoczone tam orzecznictwo). W konsekwencji ta krytyka jest niedopuszczalna.

108 W tym względzie nie można uznać, jak twierdzą również SAS Cargo i in., że w tych pkt 119–122 Sąd przeinaczył dowody i nie ustosunkował się do ich argumentacji. Po pierwsze, przeinaczenie ma miejsce wówczas, gdy – bez potrzeby przeprowadzania nowych dowodów – ocena dowodów istniejących okazuje się oczywiście błędna lub oczywiście sprzeczna z ich treścią. Niemniej takie przeinaczenie musi wynikać w sposób oczywisty z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy, bez konieczności dokonywania nowej oceny okoliczności faktycznych i dowodów. Ponadto, jeśli wnoszący odwołanie powołuje się na przeinaczenie dowodów przez Sąd, powinien on dokładnie wskazać, które dowody zostały jego zdaniem przeinaczone przez Sąd, oraz wykazać błędy w analizie, które w jego opinii doprowadziły Sąd do takiego przeinaczenia (zob. podobnie

wyroki: z dnia 26 września 2024 r., JCDecaux Street Furniture Belgium/Komisja, C-710/22 P, EU:C:2024:787, pkt 63; z dnia 22 maja 2025 r., Luossavaara-Kiirunavaara/Komisja, C-621/23 P, EU:C:2025:368, pkt 108 i przytoczone tam orzecznictwo).

109 Tymczasem argumentacja przedstawiona w pkt 91 niniejszego wyroku jest w świetle tych wymogów niewystarczająca do wykazania podnoszonych przeinaczeń, ponieważ SAS Cargo i in. nie wskazują w szczególności, w jaki sposób dokonana przez Sąd w zaskarżonym wyroku ocena jest oczywiście błędna.

110 Po drugie, biorąc pod uwagę orzecznictwo przypomniane już w pkt 84 i 85 niniejszego wyroku, nie można uznać, że Sąd, oddaliwszy w pkt 119–122 zaskarżonego wyroku argumenty przedstawione mu przez SAS Cargo i in., naruszył ciążący na nim obowiązek uzasadnienia.

111 W czwartej kolejności wystarczy zauważyć, że poprzez argumentację przedstawioną w pkt 93 niniejszego wyroku SAS Cargo i in. ponownie kwestionują pkt 121 zaskarżonego wyroku, podnosząc argumenty analogiczne do tych, które zostały już oddalone w pkt 104–110 niniejszego wyroku. Należy ją zatem również w części odrzucić jako niedopuszczalną, a w części oddalić jako bezzasadną.

112 W piątej kolejności, ponieważ argumentacja przedstawiona w pkt 94 niniejszego wyroku dotyczy jedynie zdania drugiego w pkt 118 zaskarżonego wyroku, które – jak wskazuje wyrażenie „co więcej” – stanowi uzasadnienie uzupełniające, owa argumentacja jest bezskuteczna zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 80 niniejszego wyroku.

113 Z powyższego wynika, że część drugą zarzutu pierwszego odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalną, w części oddalić jako bezskuteczną, a w części oddalić jako bezzasadną, podobnie jak – w konsekwencji – ów zarzut pierwszy w całości.

W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego prawa do bycia wysłuchanym w odniesieniu do kryterium kwalifikowanych skutków

114 Zarzut drugi SAS Cargo i in. składa się z trzech części. W ramach części pierwszej wnoszące odwołanie podnoszą, że Sąd naruszył prawo, gdy uznał, iż okoliczność, że Komisja oparła się w spornej decyzji na kryterium kwalifikowanych skutków, mimo że nie wymieniono tego kryterium w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, nie pociąga za sobą naruszenia ich prawa do bycia wysłuchanymi. W ramach części drugiej utrzymują one, że Sąd błędnie uznał, iż dowody powołane w tej decyzji w celu uzasadnienia zastosowania tego kryterium zostały już wystarczająco przedstawione w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów. W ramach części trzeciej podnoszą one, że Sąd naruszył prawo, gdy uznał, iż ich odpowiedź na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów świadczyła o tym, że ich prawo do obrony było przestrzegane.

W przedmiocie części pierwszej, dotyczącej konieczności przedstawienia kryterium kwalifikowanych skutków w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów

– *Argumentacja stron*

115 SAS Cargo i in. podnoszą, że w pkt 140 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył prawo, gdy stwierdził, że oparłszy się na kryterium kwalifikowanych skutków w celu ustalenia swojej właściwości, Komisja nie podniosła nowych zarzutów ani nie zmieniła treści zarzutów zawartych w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów. Orzecznictwo wymaga, aby pismo w sprawie przedstawienia zarzutów określało czyny zarzucane jego adresatowi, ale także ich kwalifikację. Tymczasem, ponieważ Sąd przyznał w tym pkt 140, że pismo w sprawie przedstawienia zarzutów nie odnosiło się do kryterium kwalifikowanych skutków, nie mógł on stwierdzić, bez popełnienia przy tym błędu, że okoliczność, iż kryterium to nie zostało szczegółowo omówione w toku postępowania administracyjnego, była bez znaczenia i nie prowadziła do naruszenia ich prawa do obrony. Komisja powinna była przynajmniej wydać pismo w sprawie przedstawienia zarzutów uzupełniające pismo w sprawie przedstawienia zarzutów z 2007 r. i zorganizować nowe przesłuchanie, ponieważ wprowadziła istotne poprawki do swojej analizy.

116 Wbrew temu, co twierdzi Komisja, SAS Cargo i in. wysunęły w pkt 34 skargi do Sądu argument oparty na błędzie w „kwalifikacji okoliczności faktycznych", a mianowicie argument, zgodnie z którym pismo w sprawie przedstawienia zarzutów nie wskazywało, że Komisja miała zamiar oprzeć się na okolicznościach faktycznych w celu wykazania „natychmiastowych, istotnych lub przewidywalnych skutków" lub zastosować kryterium kwalifikowanych skutków. SAS Cargo i in. podnoszą również, że nie są zobowiązane do sformułowania odwołania w taki sam sposób, jak sformułowały skargę.

117 Komisja odpowiada, że niniejsza część zarzutu jest niedopuszczalna na podstawie art. 170 regulaminu postępowania przed Trybunałem. SAS Cargo i in. nie twierdziły bowiem przed Sądem, że Komisja powinna była przedstawić im w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów kryterium kwalifikowanych skutków „w drodze kwalifikacji okoliczności faktycznych", lecz jedynie, że analiza Komisji opierała się na ustaleniach faktycznych, które nie zostały im przekazane, że pismo w sprawie przedstawienia zarzutów nie wskazywało, że Komisja zamierzała oprzeć się na okolicznościach faktycznych wskazanych później w motywie 1045 spornej decyzji i że nie miały one możliwości ustosunkowania się do tych twierdzeń. W każdym razie ta część zarzutu jest jej zdaniem bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

118 Zgodnie z art. 170 § 1 zdanie drugie regulaminu postępowania przed Trybunałem odwołanie nie może zmieniać przedmiotu postępowania, które toczyło się przed Sądem. Właściwość Trybunału w przypadku rozpatrywania odwołania jest tym samym ograniczona do oceny prawnego rozstrzygnięcia zarzutów, w przedmiocie których spierano się w pierwszej instancji. Strona nie może więc podnieść po raz pierwszy przed Trybunałem zarzutu, którego nie podniosła przed Sądem, gdyż byłoby to równoznaczne z umożliwieniem jej zwrócenia się do Trybunału, którego właściwość w postępowaniu odwoławczym jest ograniczona, ze sprawą o szerszym zakresie niż sprawa rozpoznawana przez Sąd (wyroki: z dnia 14 października 2010 r., Deutsche Telekom/Komisja, C-280/08 P, EU:C:2010:603, pkt 34; z dnia 2 lutego 2023 r., Hiszpania i in./Komisja, C-649/20 P, C-658/20 P i C-662/20 P, EU:C:2023:60, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).

119 Niemniej jednak wnoszący odwołanie może w odwołaniu podnieść przed Trybunałem zarzuty i argumenty, których źródło stanowi sam zaskarżony wyrok i których przedmiotem jest krytyka zasadności tego wyroku pod względem prawnym (wyroki: z dnia 29 listopada 2007 r., Stadtwerke Schwäbisch Hall i in./Komisja, C-176/06 P, EU:C:2007:730, pkt 17; z dnia 2 lutego 2023 r., Hiszpania i in./Komisja, C-649/20 P, C-658/20 P i C-662/20 P, EU:C:2023:60, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).

120 Prawdą jest, że w niniejszej sprawie z zaskarżonego wyroku, a w szczególności z jego pkt 133, nie wynika, by SAS Cargo i in. podniosły przed Sądem zarzut szczegółowy dotyczący braku w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów kwalifikacji prawnej kryterium kwalifikowanych skutków. Ponadto wnoszące odwołanie nie twierdzą, że Sąd przeinaczył w tym wyroku przedstawioną mu przez nie argumentację.

121 Jednakże, jak podnoszą one w ramach niniejszej części zarzutu, z pkt 34 ich skargi w pierwszej instancji wynika, że podniosły one przed Sądem, iż pismo w sprawie przedstawienia zarzutów nie wskazywało, że Komisja miała zamiar oprzeć się na zawartych w nim ustaleniach faktycznych, które SAS Cargo i in. zresztą zakwestionowały, w celu „wykazania »natychmiastowych, istotnych lub przewidywalnych skutków«" lub „zastosowania kryterium skutków".

122 Prawdą jest, że postąpiwszy w ten sposób, nie podniosły one wyraźnie, iż Komisja nie dokonała kwalifikacji prawnej podstawy swojej właściwości międzynarodowej. Jednakże Sąd stwierdził w pkt 140 zaskarżonego wyroku, że strony są zgodne co do tego, iż w odróżnieniu od spornej decyzji pismo w sprawie przedstawienia zarzutów nie zawiera odniesienia do kryterium kwalifikowanych skutków, a w pkt 145 tego wyroku, że okoliczność, iż kryterium to nie zostało szczegółowo omówione w toku postępowania administracyjnego, jest bez znaczenia dla oceny poszanowania ich prawa do obrony, zważywszy na elementy, które Sąd wskazał w pkt 140–144 owego wyroku.

123 W tej sytuacji i biorąc pod uwagę orzecznictwo przypomniane w pkt 119 niniejszego wyroku, należy oddalić podniesiony przez Komisję zarzut niedopuszczalności i należy zbadać niniejszą część zarzutu co do istoty.

124 W tym względzie z utrwalonego orzecznictwa wynika, że poszanowanie prawa do obrony w ramach każdego postępowania mogącego zakończyć się nałożeniem sankcji, szczególnie grzywien lub okresowych kar pieniężnych, stanowi podstawową zasadę prawa Unii, której należy w pełni przestrzegać (zob. podobnie wyroki: z dnia 13 lutego 1979 r., Hoffmann-La Roche/Komisja, 85/76, EU:C:1979:36, pkt 9; z dnia 16 czerwca 2022 r., Quanta Storage/Komisja, C-699/19 P, EU:C:2022:483, pkt 61 i przytoczone tam orzecznictwo).

125 W tym względzie rozporządzenie nr 1/2003 przewiduje, że stronom wysyła się pismo w sprawie przedstawienia zarzutów, które powinno przedstawiać w jasny sposób wszystkie istotne okoliczności, na których Komisja opiera się na tym etapie postępowania. Takie pismo w sprawie przedstawienia zarzutów stanowi gwarancję proceduralną podstawowej zasady prawa Unii, która wymaga poszanowania prawa do obrony w ramach każdego postępowania mogącego zakończyć się nałożeniem sankcji. Zasada ta wymaga w szczególności, by pismo w sprawie przedstawienia zarzutów skierowane przez Komisję do przedsiębiorstwa, na które zamierza ona nałożyć sankcję za naruszenie reguł konkurencji, zawierało istotne okoliczności uwzględnione przeciw temu przedsiębiorstwu, takie jak: zarzucane mu czyny, ich kwalifikacja, waga oraz czas trwania zarzucanego naruszenia, jak również dowody, na których opiera się Komisja, tak aby owo przedsiębiorstwo mogło skutecznie przedstawić swe argumenty w ramach wszczętego przeciwko

niemu postępowania administracyjnego (zob. podobnie wyroki: z dnia 29 czerwca 2006 r., Showa Denko/Komisja, C-289/04 P, EU:C:2006:431, pkt 69; z dnia 16 czerwca 2022 r., Quanta Storage/Komisja, C-699/19 P, EU:C:2022:483, pkt 62 i przytoczone tam orzecznictwo).

126 W niniejszej sprawie w pkt 141 zaskarżonego wyroku Sąd uznał, że Komisja wskazała już w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, iż zamierza stwierdzić naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG na trasach przychodzących. Wskazał on w tym względzie, że w pkt 129 pisma w sprawie przedstawienia zarzutów Komisja zauważyła, iż „naruszenie obejmowało usługi przewozu towarów […] w [Unii]/EOG i w Szwajcarii oraz na trasach między portami lotniczymi Unii/EOG i państwami trzecimi na całym świecie, w obu kierunkach". Sąd zauważył ponadto, że w pkt 1430 pisma w sprawie przedstawienia zarzutów Komisja wskazała, iż „wszystkie działania antykonkurencyjne, w które zaangażowany był każdy z uczestników, wpisują się w ogólny cel, jakim jest uzgodnienie cen lub przynajmniej wyeliminowanie niepewności cenowej na rynku przewozu towarów EOG, w tym na trasach między portami lotniczymi EOG a państwami trzecimi".

127 W pkt 142 zaskarżonego wyroku Sąd dodał, że Komisja uzasadniła również swoją właściwość do stwierdzenia naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG na trasach przychodzących już na etapie pisma w sprawie przedstawienia zarzutów. W tym względzie Sąd stwierdził, że w pkt 1390 tego pisma Komisja wskazała, iż jest „właściwa do stosowania art. [101 TFUE] do porozumień dotyczących transportu lotniczego między portami lotniczymi [Unii] a państwami trzecimi, które mogą wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi". Ponadto zauważył on, że w pkt 1394 rzeczonego pisma Komisja dodała, iż jest również „właściwa do stosowania art. 53 porozumienia EOG […] w odniesieniu do porozumień dotyczących transportu lotniczego między portami lotniczymi [EOG] a państwami trzecimi, które mogą mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi a umawiającymi się stronami porozumienia EOG lub między umawiającymi się stronami porozumienia EOG".

128 Sąd stwierdził poza tym w pkt 147 tego wyroku, że wszystkie elementy faktyczne, na których opierają się motywy 1045 i 1046 spornej decyzji, są zawarte w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów.

129 Wynika z tego, że stwierdziwszy w spornej decyzji, iż sporny kartel obejmował zachowania związane ze sprzedażą w państwach, które nie należą ani do Unii, ani do EOG, Komisja nie oparła tej decyzji na zarzutach, w przedmiocie których SAS Cargo i in. nie mogły przedstawić swoich argumentów, z naruszeniem obowiązku przypomnianego w pkt 125 niniejszego wyroku. W świetle wskazanych przez Komisję w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów i przedstawionych przez Sąd w pkt 141, 142 i 147 zaskarżonego wyroku elementów, w odniesieniu do których SAS Cargo i in. nie twierdzą, że przeinaczają one to pismo, SAS Cargo i in. nie mogły bowiem nie wiedzieć, że Komisja zarzuci im naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w związku z tymi zachowaniami.

130 Ponadto kwalifikacja konkretnego kryterium prawnego, na którym Komisja może – jak sądzi – oprzeć swoją właściwość międzynarodową do stosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do antykonkurencyjnych zachowań podejmowanych poza tymi terytoriami, nie ma wpływu na treść istotnych okoliczności, na których może ona w swym przekonaniu oprzeć tę właściwość i które zamierza uwzględnić wobec przedsiębiorstwa, które planuje ukarać za naruszenie tych postanowień.

131 Nie można zatem uznać, że Komisja narusza prawo do obrony przysługujące przedsiębiorstwom będącym adresatami pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, a w szczególności ich prawo do bycia wysłuchanymi w odniesieniu do właściwości międzynarodowej Komisji do karania za antykonkurencyjne zachowania podejmowane poza terytorium Unii lub EOG, z tego tylko powodu, że nie wskazuje ona wyraźnie w tym piśmie, iż zamierza oprzeć swoją właściwość do karania za takie zachowania na „kryterium wprowadzenia w życie" czy też na „kryterium kwalifikowanych skutków", a nawet na innym kryterium prawnym, które Komisja mogłaby uznać, w zależności od okoliczności, za odpowiednie do uzasadnienia takiej właściwości, jeżeli wskazuje ona – tak jak w niniejszym przypadku – we wspomnianym piśmie, że zamierza ukarać przedsiębiorstwa będące jego adresatami za naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG ze względu na takie zachowania, oraz przedstawia istotne okoliczności, które zamierza w tym celu uwzględnić.

132 Z powyższego wynika, że Sąd nie naruszył prawa, gdy uznał w pkt 140–142 i 146 zaskarżonego wyroku, że powoławszy się w spornej decyzji na kryterium kwalifikowanych skutków w celu uzasadnienia swojej właściwości do stwierdzenia naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG na trasach przychodzących i do ukarania za nie, Komisja nie postawiła SAS Cargo i in. nowych zarzutów ani nie zmieniła treści tych zarzutów, które przyjęła tymczasowo w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów. Albowiem w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów Komisja, po pierwsze, wskazała już, że zamierza je ukarać za takie naruszenie na tych trasach, a po drugie, przedstawiła istotne okoliczności uzasadniające jej właściwość w tym zakresie.

133 Z powyższego wynika, że część pierwszą zarzutu drugiego odwołania należy oddalić jako bezzasadną.

W przedmiocie części drugiej, dotyczącej treści pisma w sprawie przedstawienia zarzutów

– *Argumentacja stron*

134 SAS Cargo i in. twierdzą, iż w pkt 141 i 142 zaskarżonego wyroku Sąd błędnie uznał, że pismo w sprawie przedstawienia zarzutów dostarczyło im wystarczających informacji dotyczących kryterium kwalifikowanych skutków i że w związku z tym ich prawo do obrony było przestrzegane. Fragmenty tego pisma, o których mowa w pkt 141 i 142 owego wyroku, są ich zdaniem zwykłymi twierdzeniami niepopartymi dowodami. Sekcja 5.2 rzeczonego pisma, dotycząca właściwości Komisji, nie wymienia ani tego kryterium, ani jego elementów składowych, ani dowodów świadczących o tym, że w niniejszej sprawie zostało ono spełnione.

135 Ponadto w pkt 147 zaskarżonego wyroku Sąd błędnie uznał, że dowody powołane w spornej decyzji w celu ustalenia kryterium kwalifikowanych skutków zostały wystarczająco omówione w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, a przy tym nie przedstawił dalszych wyjaśnień. W ten sposób podejście Sądu wymagałoby od SAS Cargo i in., aby odgadły kryterium prawne przyjęte przez Komisję i aby zbadały całe to pismo w celu znalezienia w nim elementów pozwalających na potwierdzenie tego kryterium. Przytoczone w tym pkt 147 fragmenty pisma w sprawie przedstawienia zarzutów nie zawierają nawet istotnych okoliczności faktycznych.

136 Komisja podnosi, że ta część zarzutu jest bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

137 W pierwszej kolejności, w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. podnoszą w istocie, iż Sąd błędnie uznał, że pismo w sprawie przedstawienia zarzutów zawierało elementy wystarczające, aby umożliwić im zrozumienie, iż Komisja zamierzała stwierdzić naruszenie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG na trasach przychodzących, i że w konsekwencji ich prawo do obrony było przestrzegane, wystarczy stwierdzić, iż argumentacja ta nie różni się co do istoty od argumentacji przedstawionej już przez SAS Cargo i in. na poparcie części pierwszej niniejszego zarzutu. W konsekwencji należy ją oddalić jako bezzasadną z tych samych powodów co powody, które zostały przedstawione w pkt 124–133 niniejszego wyroku.

138 W drugiej kolejności, co się tyczy zarzutu szczegółowego, który SAS Cargo i in. kierują przeciwko pkt 147 zaskarżonego wyroku, należy zaznaczyć, że w punkcie tym Sąd wskazał, iż SAS Cargo i in. nie miały podstaw, by twierdzić, że zastosowanie kryterium kwalifikowanych skutków w motywach 1045 i 1046 spornej decyzji opierało się na okolicznościach faktycznych, których Komisja nie uwzględniła w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów.

139 W tym względzie wskazał on, że wszystkie okoliczności faktyczne, na których opierają się te motywy 1045 i 1046, znajdują się w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów. I tak Sąd wyjaśnił, że podany w rzeczonym motywie 1045 powód dotyczący wpływu spornego zachowania na konsumentów w EOG opiera się na względach dotyczących struktury cen usług przewozu towarów, roli spedytorów polegającej na pośredniczeniu między przewoźnikami a nadawcami oraz charakteru jednolitego i ciągłego naruszenia, które to względy zostały już przedstawione w pkt 7, 104, 1396–1411 i 1434–1438 pisma w sprawie przedstawienia zarzutów. Wskazał on również, że powód dotyczący wpływu usług międzyliniowych na konkurencję, przedstawiony w tym motywie 1045, opiera się na względach związanych z funkcjonowaniem sektora przewozu towarów, o których mowa w pkt 7, 9, 102 i 105 owego pisma. Jeśli chodzi o zasięg geograficzny spornego kartelu oraz włączenie przychodzących usług przewozu towarów do jednolitego i ciągłego naruszenia, o czym mowa w motywie 1046 spornej decyzji, Sąd stwierdził, że owe kwestie zostały omówione w pkt 3, 125, 129, 1045, 1390, 1394 i 1430 rzeczonego pisma.

140 W związku z tym, utrzymując, że Sąd błędnie uznał, iż dowody powołane w spornej decyzji w celu wykazania, że kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione, zostały wystarczająco przedstawione w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, i że odnośne fragmenty tego pisma nie zawierały istotnych okoliczności faktycznych, SAS Cargo i in. dążą do uzyskania od Trybunału nowej oceny treści pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, przedstawionej przez Sąd w zaskarżonym wyroku, przy czym nie powołują się one nawet na przeinaczenie. Tymczasem taka nowa ocena okoliczności faktycznych nie należy do właściwości Trybunału w postępowaniu odwoławczym zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 72 niniejszego wyroku.

141 Z powyższego wynika, że część drugą zarzutu drugiego odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalną, a w części oddalić jako bezzasadną.

W przedmiocie części trzeciej, dotyczącej odpowiedzi SAS Cargo i in. na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów

– *Argumentacja stron*

142 SAS Cargo i in. utrzymują, że Sąd błędnie wskazał w pkt 143 zaskarżonego wyroku, iż poszanowanie ich prawa do obrony znajduje potwierdzenie w ich odpowiedziach na pismo w sprawie przedstawienia zarzutów. Odpowiedzi te nie mogły bowiem uzupełnić luk w tym piśmie dotyczących kryterium kwalifikowanych skutków. Punkt 144 tego wyroku jest zatem również błędny w zakresie, w jakim Sąd stwierdza w nim, że motywy 1042–1046 spornej decyzji stanowiły jedynie odpowiedź na argumenty SAS Cargo i in., które nigdy nie odniosły się do tego ostatniego kryterium. O ile prawdą jest, że argumenty przedstawione w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów mogą zostać zmienione lub uzupełnione, o tyle zmiana istotnych elementów zarzucanego naruszenia nie jest dopuszczalna. W konsekwencji pkt 145 tego wyroku, w którym Sąd uznał, że okoliczność, iż kryterium kwalifikowanych skutków nie było przedmiotem dyskusji, jest bez znaczenia, a także pkt 146 tego wyroku, w którym uznał on, że prawo SAS Cargo i in. do obrony nie zostało zatem naruszone, są również błędne.

143 Komisja odpowiada, że ta część zarzutu jest bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

144 Wystarczy zaznaczyć, że niniejsza część zarzutu opiera się na założeniu, zgodnie z którym pismo w sprawie przedstawienia zarzutów było niekompletne ze względu na okoliczność, iż w piśmie tym Komisja nie wskazała wyraźnie, że zamierzała oprzeć swoją właściwość do stwierdzenia naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG w odniesieniu do tras przychodzących i do ukarania za to naruszenie na kryterium kwalifikowanych skutków. Tymczasem z analizy części pierwszej niniejszego zarzutu wynika, że założenie to jest błędne.

145 Z powyższego wynika, że część trzecią zarzutu drugiego odwołania należy oddalić jako bezzasadną, a w konsekwencji zarzut drugi odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalny, a w części oddalić jako bezzasadny.

W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego zastosowania kryterium kwalifikowanych skutków

146 Zarzut trzeci SAS Cargo i in. składa się z pięciu części. W ramach części pierwszej podnoszą one, że zaskarżony wyrok jest wewnętrznie niespójny i zastosowano w nim błędnie kryterium kwalifikowanych skutków. W ramach części drugiej wnoszące odwołanie twierdzą, że Sąd niezgodnie z prawem zastąpił swoim rozumowaniem rozumowanie przedstawione przez Komisję w spornej decyzji. W ramach części trzeciej powołują się one na niezgodne z prawem odwrócenie ciężaru dowodu. W ramach części czwartej wnoszące odwołanie utrzymują, że Sąd zastosował błędne kryterium w odniesieniu do natychmiastowego charakteru ocenianego przezeń skutku. W ramach części piątej podnoszą one, że Sąd naruszył prawo, gdy stwierdził, iż właściwość Komisji do stosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do tras przychodzących mogła zostać ustalona na podstawie jednolitego i ciągłego naruszenia.

W przedmiocie części pierwszej, opartej na wewnętrznych niespójnościach i błędach w stosowaniu kryterium kwalifikowanych skutków

– *Argumentacja stron*

147 SAS Cargo i in. podnoszą, że pkt 167–171, 179–181, 197, 198, 203, 221, 222 i 226 zaskarżonego wyroku są wewnętrznie niespójne i zastosowano w nich błędnie kryterium kwalifikowanych skutków. Jak wskazał Sąd w pkt 161 i 165 tego wyroku, zastosowanie owego kryterium wymaga od Komisji wykazania prawdopodobnych, przewidywalnych, natychmiastowych i istotnych skutków. Tymczasem zawarte w pkt 167, 170 i 171 wspomnianego wyroku odniesienia Sądu do naruszeń ze względu na cel i do dowodu na konkretne skutki nie dotyczą kwestii, czy Komisja wykazała, że te cztery przesłanki zostały spełnione. Pojęcie ograniczenia konkurencji „ze względu na cel" nie ma związku z międzynarodową właściwością Komisji, chyba że przyjmie się, iż do ustalenia takiej właściwości nigdy nie jest konieczne wykazanie skutków antykonkurencyjnych.

148 Do Sądu należało – jeśli chodzi o określone przezeń skutki dla konsumentów, a mianowicie, po pierwsze, podwyżkę ceny usług zakupionych przez nadawców mających siedzibę w EOG (zwaną dalej „wpływem na nadawców"), o której mowa w pkt 179 i 181 zaskarżonego wyroku, a po drugie, podwyżkę ceny towarów zakupionych przez konsumentów końcowych w EOG (zwaną dalej „wpływem na towary"), wskazaną w pkt 181 i 226 tego wyroku – zbadanie, czy każdy z tych skutków był prawdopodobny, przewidywalny, istotny i natychmiastowy, ponieważ prawdopodobieństwo i przewidywalność stanowią odrębne kryteria, jak wskazano w pkt 51 wyroku z dnia 6 września 2017 r., Intel/Komisja (C-413/14 P, EU:C:2017:632). Sąd nie miał podstaw do zmiany, w toku swojej analizy, opisu wpływu, który badał, w celu łatwiejszego spełnienia kryterium kwalifikowanych skutków.

149 Sąd postąpił jednak w ten sposób. Nie używa on nawet słowa „prawdopodobny" w pkt 166–237 zaskarżonego wyroku, z wyjątkiem pkt 188 i 189 tego wyroku, w których nakłada on na SAS Cargo i in. ciężar dowodu. Ponadto Sąd nie wykazał, że wpływ na nadawców i wpływ na towary spełniają odpowiednio pozostałe trzy przesłanki kryterium kwalifikowanych skutków, lecz na przemian odniósł się do jednego lub drugiego z tych wpływów oraz do jednej lub drugiej z tych przesłanek. SAS Cargo i in. odsyłają w tym względzie do pkt 179, 198, 203, 221 i 222 wspomnianego wyroku. Takie podejście znacznie zmniejszyło spoczywający na Komisji ciężar dowodu, co ilustruje pkt 180 tego wyroku.

150 Ponadto w owym pkt 179 nie zbadano wszystkich istotnych okoliczności faktycznych lub, ewentualnie, nie przedstawiono uzasadnienia, co doprowadziło do błędnego zastosowania kryterium kwalifikowanych skutków i naruszenia domniemania niewinności. Sąd nie wziął pod uwagę ani przedstawionych przez SAS Cargo i in. dowodów przeciwnych dotyczących wpływu na nadawców mających siedzibę w EOG, którzy są rzadkością na trasach przychodzących, ani minimalnych dodatkowych kosztów, jakie stanowiła kwota dopłat dla nabywców z siedzibą w EOG, mimo że elementy te wykluczają istotny charakter wpływu na nadawców. Punkt 226 zaskarżonego wyroku jest ponadto błędny w zakresie, w jakim Sąd oparł się na twierdzeniu faktycznym dotyczącym wpływu na towary, które jest czysto hipotetyczne, a zatem nie pozwala wykazać istnienia istotnego i natychmiastowego wpływu na nadawców. Ponieważ Sąd oparł się na zwykłym przypuszczeniu co do istotnego charakteru wpływu na nadawców, wystarczyło, aby SAS Cargo i in. przedstawiły wyjaśnienie rzucające inne światło na przytoczone przez Komisję fakty.

151 Komisja podnosi, że ta część zarzutu jest w części niedopuszczalna, a w części bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

152 Na wstępie należy zaznaczyć, że w pkt 156 zaskarżonego wyroku Sąd stwierdził, iż w spornej decyzji Komisja oparła się w istocie na trzech odrębnych podstawach, aby uznać, że kryterium kwalifikowanych skutków zostało w niniejszej sprawie spełnione. W pkt 157 tego wyroku Sąd wskazał, że dwie pierwsze podstawy są zawarte w motywie 1045 spornej decyzji i że obie odnoszą się do skutków koordynacji dotyczącej przychodzących usług przewozu towarów rozpatrywanej odrębnie. Otóż w tym pkt 157 Sąd stwierdził, że pierwsza podstawa dotyczy tego, iż „zwiększone koszty transportu lotniczego do EOG, a zatem wyższe ceny przywożonych towarów, mogą – ze względu na swój charakter – mieć skutki dla konsumentów w EOG" (zwane dalej „wpływem na ceny przywożonych towarów"), oraz że druga podstawa odnosi się do skutków koordynacji dotyczącej przychodzących usług przewozu towarów „również dla świadczenia usług [przewozu towarów] przez innych przewoźników w ramach EOG między węzłami komunikacyjnymi (»hubami«) w EOG wykorzystywanymi przez przewoźników z państw trzecich i docelowymi portami lotniczymi tych przesyłek w EOG, które nie są obsługiwane przez przewoźnika z państwa trzeciego". W pkt 158 owego wyroku Sąd wskazał, że podstawa trzecia jest zawarta w motywie 1046 spornej decyzji i dotyczy skutków jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego jako całość. W pkt 159 rzeczonego wyroku Sąd stwierdził, że należy zbadać pierwszą i trzecią z tych podstaw, co uczynił, odpowiednio, w pkt 160–227 i 228–236 zaskarżonego wyroku.

153 Wynika z tego, że – wbrew temu, co twierdzą SAS Cargo i in. – w punktach zaskarżonego wyroku, do których wnoszące odwołanie się odnoszą, Sąd nie skupił się na sprawdzeniu, czy przesłanki istnienia kwalifikowanych skutków zostały spełnione zarówno w odniesieniu do podnoszonego „wpływu na nadawców", jak i podnoszonego „wpływu na towary". Przeprowadził on bowiem tę weryfikację wyłącznie w odniesieniu do wpływu na ceny przywożonych towarów, co do którego – jak wynika z pkt 162 zaskarżonego wyroku – SAS Cargo i in. twierdziły, że nie zaliczał się on do wywołanych przez sporne zachowanie skutków, które Komisja miała prawo uwzględnić przy stosowaniu kryterium kwalifikowanych skutków.

154 Należy zatem od razu oddalić argumentację SAS Cargo i in., zgodnie z którą zaskarżony wyrok jest wewnętrznie niespójny, ponieważ skutek, który Sąd zbadał pod kątem możliwości uzasadnienia właściwości międzynarodowej Komisji w świetle kryterium kwalifikowanych skutków, zmienia się w trakcie jego analizy, podobnie jak argumentację opartą na założeniu, że Sąd zidentyfikował w zaskarżonym wyroku dwa skutki, które przeanalizował naprzemiennie, i w ten sposób naruszył prawo, niezgodnie z prawem odwrócił ciężar dowodu oraz naruszył ciążący na nim obowiązek uzasadnienia, jako że owe argumentacje opierają się na błędnym rozumieniu zaskarżonego wyroku.

155 Ponadto w zakresie, w jakim w tej części zarzutu SAS Cargo i in. podnoszą jeszcze w pierwszej kolejności, że Sąd naruszył prawo, gdy odwołał się w pkt 167, 170 i 171 zaskarżonego wyroku do pojęcia ograniczenia konkurencji „ze względu na cel", podczas gdy pojęcie to nie ma związku z właściwością międzynarodową Komisji, a w konsekwencji gdy nie sprawdził, czy w niniejszej sprawie zostały spełnione przesłanki pozwalające na ustalenie kryterium kwalifikowanych skutków, należy zauważyć, że punkty te wpisują się w ramy analizy Sądu zawartej w pkt 163–185 tego wyroku, dotyczącej oceny znaczenia wpływu na ceny przywożonych towarów, a mianowicie, jak wskazano już w pkt 152 niniejszego wyroku, pierwszej z trzech podstaw, na których Komisja oparła się w motywach 1045 i 1046 spornej decyzji w celu uzasadnienia swojego stwierdzenia, zgodnie z którym kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione w niniejszej sprawie.

156 W tym względzie prawdą jest, że w tym kontekście Sąd wskazał w pkt 167 zaskarżonego wyroku, iż w przypadku zachowania, które Komisja, jak w niniejszym przypadku, uznała za szkodliwe dla konkurencji na rynku wewnętrznym lub w EOG w stopniu pozwalającym uznać je za ograniczenie konkurencji „ze względu na cel" w rozumieniu art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG, zastosowanie kryterium kwalifikowanych skutków nie może wymagać wykazania konkretnych skutków, jakie zakłada uznanie zachowania za ograniczenie konkurencji „ze względu na skutek" w rozumieniu tych postanowień.

157 Podobnie Sąd wskazał w pkt 170 zaskarżonego wyroku, że – jak Komisja zauważyła w motywie 917 spornej decyzji – uwzględnienie konkretnych skutków spornego zachowania jest zbędne, ponieważ jego antykonkurencyjny cel został wykazany.

158 Wywiódł on z tego w pkt 171 zaskarżonego wyroku, że interpretacja kryterium kwalifikowanych skutków polegająca na tym, że kryterium to wymaga dowodu na konkretne skutki spornego zachowania nawet w przypadku ograniczenia konkurencji „ze względu na cel", oznaczałaby uzależnienie właściwości Komisji do stwierdzenia naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG i ukarania za nie od spełnienia przesłanki, która nie znajduje oparcia w treści tych postanowień.

159 Jednakże z tych pkt 167, 170 i 171 nie można wywnioskować, że Sąd uznał, iż kwalifikacja rozpatrywanego naruszenia jako naruszenia „ze względu na cel" czyni zbędną wszelką ocenę ewentualnego wystąpienia skutków w ramach EOG, pozwalającą na ustalenie właściwości Komisji do stosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do zachowań przyjętych poza EOG.

160 Z całościowej lektury pkt 163–181 zaskarżonego wyroku wynika bowiem, że w zakwestionowanych punktach zaskarżonego wyroku Sąd skupił się wyłącznie na wyjaśnieniu, iż okoliczność, że w motywie 917 spornej decyzji Komisja wskazała, iż nie dokona żadnej oceny antykonkurencyjnych skutków rozpatrywanych praktyk antykonkurencyjnych, nie oznacza, że ze względu na charakter tych praktyk Komisja odstąpiła od dokonania oceny, czy miały one wpływ na konkurencję w Unii lub EOG pozwalający uzasadnić właściwość Komisji do stosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do przychodzących usług przewozu towarów w świetle kryterium kwalifikowanych skutków.

161 Ponadto, jak podnoszą SAS Cargo i in. i jak przypomniał w istocie Sąd w pkt 161 i 165 zaskarżonego wyroku, z orzecznictwa wynika, że kryterium kwalifikowanych skutków pozwala uzasadnić zastosowanie prawa konkurencji Unii lub EOG w świetle prawa międzynarodowego publicznego, jeżeli można przewidzieć, że dane zachowanie wywołuje natychmiastowy i istotny skutek w Unii lub w EOG. W tym względzie, aby przesłanka dotycząca wymogu przewidywalności została spełniona, wystarczy uwzględnić skutki, jakie dane zachowanie będzie prawdopodobnie miało dla konkurencji. Ponadto dla spełnienia wymogu natychmiastowości wystarczy, aby rozpatrywane zachowanie „mogło" wywołać natychmiastowy skutek w Unii lub w EOG (zob. podobnie wyrok z dnia 6 września 2017 r., Intel/Komisja, C-413/14 P, EU:C:2017:632, pkt 49, 51, 52).

162 Tymczasem, jak Sąd zapowiedział w pkt 182 zaskarżonego wyroku, w pkt 183–227 owego wyroku zbadał on, czy wpływ na ceny przywożonych towarów spełniał te przesłanki, przy czym pkt 183–200 zaskarżonego wyroku dotyczą przewidywalnego charakteru tego wpływu, pkt 201–216 owego wyroku dotyczą jego istotnego charakteru, zaś pkt 217–226 tego wyroku dotyczą jego natychmiastowego charakteru.

163 Z elementów tych wynika, że SAS Cargo i in. bezpodstawnie zarzucają Sądowi, po pierwsze, że powołał się na pojęcie ograniczenia konkurencji „ze względu na cel" w celu wykazania, że kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione w niniejszej sprawie, a po drugie, że nie zbadał, czy wykazano, iż wpływ na ceny przywożonych towarów spełnia przesłanki pozwalające uznać, że kryterium to zostało spełnione. W konsekwencji przedstawiona w pkt 147 niniejszego wyroku argumentacja w tym zakresie jest bezzasadna.

164 W drugiej kolejności w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. zarzucają Sądowi, że nie zbadał „prawdopodobnego" charakteru wpływu na ceny przywożonych towarów, należy zauważyć, że zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 161 niniejszego wyroku, aby przesłanka dotycząca wymogu przewidywalności została spełniona, wystarczy uwzględnić skutki, jakie dane zachowanie będzie prawdopodobnie miało dla konkurencji. W związku z tym wymóg prawdopodobieństwa nie różni się od wymogu przewidywalności. Tymczasem, jak już stwierdzono w pkt 162 niniejszego wyroku, Sąd rzeczywiście zbadał w zaskarżonym wyroku przewidywalny charakter wpływu na ceny przywożonych towarów. Argumentacja ta opiera się zatem na błędnym rozumieniu orzecznictwa przez wnoszące odwołanie.

165 W trzeciej kolejności w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. krytykują pkt 179 zaskarżonego wyroku, należy wskazać, że w owym punkcie Sąd zauważył, iż jeżeli spedytorzy nabywają przychodzące usługi przewozu towarów, to czynią to między innymi w charakterze pośredników, aby skonsolidować je w zestawie usług mającym z definicji na celu zorganizowanie zintegrowanego transportu towarów na terytorium EOG w imieniu nadawców. Sąd dodał, że z motywu 70 spornej decyzji wynika, iż ci ostatni mogą w szczególności być nabywcami lub właścicielami przewożonych towarów, wobec czego jest co najmniej prawdopodobne, że mają oni siedzibę w EOG.

166 Należy zatem stwierdzić, że ów pkt 179 zawiera jedynie oceny o charakterze faktycznym, które w braku zarzutu przeinaczenia nie podlegają kontroli Trybunału w ramach postępowania odwoławczego, zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 72 niniejszego wyroku. Argumentacja SAS Cargo i in. zmierzająca do wykazania błędnego charakteru rzeczonego pkt 179 jest zatem niedopuszczalna.

167 Ponadto w zakresie, w jakim podnoszą one również, że wspomniany pkt 179 stanowi naruszenie przez Sąd ciążącego na nim obowiązku uzasadnienia, należy zauważyć, że w pkt 178 zaskarżonego wyroku Sąd stwierdził między innymi, iż z motywów 14, 17 i 70 spornej decyzji, jak również z odpowiedzi stron na przyjęte przez niego środki organizacji postępowania wynika, że przewoźnicy sprzedają swoje usługi przewozu towarów wyłącznie lub prawie wyłącznie spedytorom i że, jeśli chodzi o przychodzące usługi przewozu towarów, prawie cała ta sprzedaż odbywała się w punkcie rozpoczęcia przedmiotowych tras, poza EOG, gdzie mają siedzibę spedytorzy. W tym względzie Sąd stwierdził, że ze skargi SAS Cargo i in. wynika, iż pomiędzy dniem 1 maja 2004 r. i dniem 14 lutego 2006 r. jedynie niewielka część sprzedaży przychodzących usług przewozu towarów została zrealizowana przez wnoszące odwołanie na rzecz klientów mających siedzibę w EOG. Biorąc pod uwagę te okoliczności oraz orzecznictwo przypomniane już w pkt 84 i 85 niniejszego wyroku, nie można przychylić się do stanowiska SAS Cargo i in., gdy utrzymują one, że Sąd nie uwzględnił przedstawionych mu przez nie dowodów i naruszył ciążący na nim obowiązek uzasadnienia zaskarżonego wyroku.

168 Ponadto w zakresie, w jakim w tym zarzucie szczegółowym kwestionują one dokonaną przez Sąd ocenę tych dowodów, należy przypomnieć, że obowiązek uzasadnienia stanowi istotny wymóg proceduralny, który należy odróżnić od kwestii zasadności uzasadnienia, wchodzącej w zakres

materialnej zgodności z prawem spornego aktu [wyroki: z dnia 2 kwietnia 1998 r., Komisja/Sytraval i Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, pkt 67; z dnia 4 października 2024 r., UPL Europe i Indofil Industries (Netherlands)/Komisja, C-262/23 P, EU:C:2024:862, pkt 134 i przytoczone tam orzecznictwo]. Kwestionują one zatem ponownie i w niedopuszczalny sposób ocenę o charakterze faktycznym dokonaną przez Sąd w pkt 179 zaskarżonego wyroku, nie zarzucając mu przy tym jakiegokolwiek przeinaczenia.

169 To samo dotyczy zarzutu naruszenia zasady domniemania niewinności. Pod pozorem zarzucenia Sądowi naruszenia tej zasady SAS Cargo i in. zmierzają bowiem w rzeczywistości do uzyskania nowej oceny okoliczności faktycznych i dowodów dotyczących istotnego charakteru wpływu na cenę przywożonych towarów, bez powołania się na ich przeinaczenie. Zarzut ten jest zatem również niedopuszczalny zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 72 niniejszego wyroku.

170 W czwartej kolejności z całościowej lektury pkt 217–226 zaskarżonego wyroku wynika, że w tym pkt 226 Sąd ograniczył się do przedstawienia powodów, dla których uznał za błędne drugie założenie, na którym SAS Cargo i in. oparły swój argument podniesiony na rozprawie, mający na celu wykazanie, że wpływ na ceny przywożonych towarów nie miał wymaganego natychmiastowego charakteru, zgodnie z którym to argumentem, aby wywrzeć wpływ na „konsumentów w EOG", dodatkowy koszt musiał przejść przez „długi łańcuch pośredników", w tym nadawców, spedytorów i importerów. We wspomnianym pkt 226 Sąd wskazał, że tym drugim z założeń jest to, że nawet gdyby odniesienie do „konsumentów w EOG" zawarte w motywie 1045 spornej decyzji obejmowało jedynie konsumentów końcowych, ci ostatni mogą nabyć przywożone towary jedynie po działaniu „długiego łańcucha pośredników". W tym względzie uznał on, że konsumenci końcowi mogą również nabyć towary bezpośrednio od nadawcy.

171 Z elementów tych wynika, że pod pozorem zarzutu naruszenia prawa SAS Cargo i in. dążą w rzeczywistości do uzyskania od Trybunału nowej oceny okoliczności faktycznych i dowodów, co nie podlega jego kontroli w ramach postępowania odwoławczego, zgodnie z orzecznictwem przypomnianym już w pkt 72 niniejszego wyroku.

172 Z całości powyższych rozważań wynika, że część pierwszą zarzutu trzeciego odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalną, a w części oddalić jako bezzasadną.

W przedmiocie części drugiej, dotyczącej zastąpienia uzasadnienia

– *Argumentacja stron*

173 SAS Cargo i in. podnoszą, że w pkt 173, 179–181, 185–188, 191, 193, 195, 198, 199, 204, 205, 208–210, 220, 224–226 i 233 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył prawo, gdy zastąpił rozumowanie Komisji swoim własnym rozumowaniem. Zgodnie z orzecznictwem sądu Unii nie może on ani wypełnić luki w uzasadnieniu decyzji Komisji, ani przeinaczyć treści tej decyzji, ani też wziąć pod uwagę lub przedstawić nowych okoliczności faktycznych w stosunku do tych, które zostały zawarte w rzeczonej decyzji.

174 Tymczasem, po pierwsze, wpływ na nadawców nie pojawia się w spornej decyzji, która została zatem przeinaczona w pkt 173, 179–181, 225 i 226 zaskarżonego wyroku częściowo poprzez przedstawienie nowych okoliczności faktycznych. W szczególności ów pkt 173 przedstawia motyw 1045 spornej decyzji jako dotyczący wyłącznie wpływu na nadawców, podczas gdy odnosi

się on wyraźnie do wpływu na towary. Ponadto w celu uzupełnienia luk w tej decyzji wspomniany pkt 173 zawiera nową okoliczność faktyczną, a mianowicie, że jest co najmniej prawdopodobne, iż nadawcy mają siedzibę w EOG. Ta nowa okoliczność faktyczna umożliwiła Sądowi pominięcie etapu w łańcuchu pośredników między dopłatami a konsumentami w EOG, co pozwoliło mu na stwierdzenie w pkt 180 i 181 tego wyroku, że spedytorzy przerzucają dodatkowe koszty bezpośrednio na podmiot mający siedzibę w EOG. Wspomniana nowa okoliczność faktyczna została ponadto wykorzystana w pkt 198 i 225 tego wyroku w celu wykazania, że przesłanki przewidywalności i natychmiastowości zostały spełnione.

175 Po drugie, w pkt 226 zaskarżonego wyroku Sąd wprowadził nową okoliczność faktyczną dotyczącą wpływu na towary, a mianowicie, że jego zdaniem konsumenci końcowi mogą również nabywać towary bezpośrednio od nadawcy. Jest to jedyna podstawa, która pozwoliła mu odrzucić argument SAS Cargo i in., zgodnie z którym wpływ na towary nie był natychmiastowy, mimo że Sąd nigdy nie stwierdził, że Komisja wykazała tę natychmiastowość. Definicja wpływu na towary w zaskarżonym wyroku różni się zresztą od definicji przyjętej w spornej decyzji, co stanowi kolejne zastąpienie uzasadnienia.

176 Po trzecie, w pkt 185–187, 193, 196, 204, 205, 209 i 210 zaskarżonego wyroku Sąd błędnie uzupełnił luki w rozumowaniu Komisji, gdy w celu sformułowania nowego rozumowania połączył dowody pochodzące z motywów figurujących poza sekcją spornej decyzji dotyczącą skutków kwalifikowanych. Ponadto Sąd nie przeprowadził nawet krytycznej analizy tych dowodów, co ilustruje pkt 209 tego wyroku, w którym przytoczono motyw 1031 tej decyzji, podczas gdy zawarte w nim stwierdzenie opiera się na nieistotnym dowodzie.

177 Po czwarte, w pkt 208 zaskarżonego wyroku Sąd oparł się na dowodach dotyczących istotnego charakteru badanego przez niego skutku, które nie figurowały w spornej decyzji. Tymczasem Sąd nie może oprzeć się na względzie, który nie został zawarty w spornej decyzji, nawet jeśli dowody leżące u jego podstaw znajdują się w skardze lub w załącznikach do niej.

178 Komisja twierdzi, że ta część zarzutu jest w części niedopuszczalna, a w części bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

179 Prawdą jest, że z orzecznictwa wynika, iż zakresem przewidzianej w art. 263 TFUE kontroli zgodności z prawem jest objęta całość elementów wydanych przez Komisję decyzji dotyczących postępowań prowadzonych w zastosowaniu art. 101 i 102 TFUE, których pogłębioną pod względem prawnym i faktycznym kontrolę w świetle podniesionych przez stronę skarżącą w pierwszej instancji zarzutów i przy uwzględnieniu wszystkich przedstawionych przez nią elementów zapewnia Sąd. Jednakże w ramach tej kontroli sądy Unii nie mogą w żadnym wypadku zastąpić własnym uzasadnieniem uzasadnienia sporządzonego przez autora rozpatrywanego aktu (wyrok z dnia 4 lipca 2024 r., Westfälische Drahtindustrie i Pampus Industriebeteiligungen/Komisja, C-70/23 P, EU:C:2024:580, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo).

180 Sąd nie może zatem wypełniać własnym uzasadnieniem luki w uzasadnieniu zaskarżonego aktu, tak aby jego analiza nie wiązała się z żadną z ocen zawartych w tym akcie (wyrok z dnia 18 lipca 2013 r., UEFA/Komisja, C-201/11 P, EU:C:2013:519, pkt 65 i przytoczone tam orzecznictwo).

181 Jednakże, gdy Sąd ogranicza się do ustosunkowania się do podniesionej przed nim argumentacji, objaśniając w ten sposób uzasadnienie zaskarżonego aktu, nie można uznać, że zastępuje on własnym uzasadnieniem uzasadnienie autora owego aktu (zob. podobnie wyroki: z dnia 12 czerwca 2014 r., Deltafina/Komisja, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, pkt 56; z dnia 23 listopada 2023 r., Ryanair/Komisja, C-209/21 P, EU:C:2023:905, pkt 49).

182 W niniejszej sprawie w pierwszej kolejności należy zauważyć, że przedstawiona w pkt 174 niniejszego wyroku argumentacja opiera się, przynajmniej częściowo, na założeniu, zgodnie z którym Sąd wskazał w zaskarżonym wyroku dwa odrębne skutki w celu sprawdzenia, czy Komisja wykazała w wystarczający sposób w spornej decyzji, że kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione, w tym podnoszony „wpływ na nadawców", który nie występuje w spornej decyzji. Tymczasem z uzasadnienia przedstawionego w pkt 152 i 153 niniejszego wyroku wynika, że założenie to jest błędne. W konsekwencji w zakresie, w jakim argumentacja ta opiera się na tym błędnym rozumieniu zaskarżonego wyroku, jest ona bezzasadna.

183 W pozostałym zakresie należy zauważyć, że w pkt 173 zaskarżonego wyroku Sąd wskazał, iż w motywie 1045 spornej decyzji Komisja stwierdziła w istocie, że jednolite i ciągłe naruszenie – w zakresie, w jakim dotyczyło tras przychodzących – mogło zwiększyć kwotę dopłat i w konsekwencji łączną cenę przychodzących usług przewozu towarów i że spedytorzy przerzucali ten dodatkowy koszt na nadawców mających siedzibę w EOG, którzy musieli zapłacić za zakupione przez siebie towary cenę wyższą niż cena, jaką naliczono by im w braku wspomnianego naruszenia.

184 Tymczasem w tym motywie 1045 Komisja rzeczywiście wskazała, że praktyki antykonkurencyjne w państwach trzecich w odniesieniu do lotniczego przewozu towarów do Unii i EOG mogą mieć natychmiastowe, istotne i przewidywalne skutki w Unii i EOG, zważywszy, że zwiększone koszty transportu lotniczego do EOG, a zatem wyższe ceny przywożonych towarów, mogą ze względu na swój charakter mieć wpływ na konsumentów w EOG. Ponadto z pkt 178–180 i 196 tego wyroku, które odsyłają w szczególności do motywów 14, 17, 70 i 1031 spornej decyzji, wynika, że to na podstawie elementów zawartych w tej decyzji Sąd zweryfikował rolę nadawców w ustalaniu ostatecznej ceny towarów w EOG, o której mowa w motywie 1045 spornej decyzji.

185 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o zarzut dotyczący zastąpienia uzasadnienia odnoszący się do pkt 226 zaskarżonego wyroku, opiera się on na podnoszonym „wpływie na towary", który Sąd miał uwzględnić. Tymczasem z pkt 152 i 153 niniejszego wyroku wynika, że – podobnie jak w przypadku podnoszonego „wpływu na nadawców" – założenie to nie znajduje oparcia w zaskarżonym wyroku.

186 W trzeciej kolejności w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. zarzucają Sądowi, że w pkt 185–187, 193, 196, 204, 205, 209 i 210 zaskarżonego wyroku połączył elementy pochodzące z motywów figurujących poza sekcją spornej decyzji dotyczącą właściwości międzynarodowej Komisji, należy zauważyć, że okoliczność, iż elementy wskazane w tych punktach nie zostały wyraźnie podniesione przez Komisję w części tej decyzji poświęconej ustaleniu jej właściwości miejscowej, nie może dowodzić istnienia niezgodnego z prawem zastąpienia uzasadnienia, po pierwsze, biorąc pod uwagę orzecznictwo przypomniane w pkt 180 niniejszego wyroku, które wymaga jedynie, aby badanie Sądu było związane z ocenami zawartymi w akcie poddanym jego kontroli, a po drugie, zważywszy, że – jak wynika ze wspomnianych punktów zaskarżonego wyroku – zdanie pierwsze motywu 1045 spornej decyzji zawiera, choć sformułowane w lapidarny sposób, informacje, które umożliwiły Sądowi sprawdzenie, czy Komisja uzasadniła swoją właściwość eksterytorialną

w świetle kryterium kwalifikowanych skutków. To właśnie te informacje, rozpatrywane w związku z innymi motywami tej decyzji, przywołanymi w tych samych punktach zaskarżonego wyroku, umożliwiły bowiem Sądowi sprawdzenie, czy Komisja wykazała istnienie takich skutków.

187 Ponadto w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. podnoszą, że Sąd nie przeprowadził krytycznej analizy tych dowodów, wnoszące odwołanie zmierzają do uzyskania nowej oceny owych dowodów przez Trybunał bez powoływania się na jakiekolwiek przeinaczenie. Argumentacja ta jest zatem niedopuszczalna zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 72 niniejszego wyroku.

188 W czwartej kolejności, co się tyczy krytyki dotyczącej pkt 208 zaskarżonego wyroku, wystarczy zauważyć, że – jak wskazano w pkt 207 tego wyroku – ów pkt 208, który zawiera zresztą jedynie ustalenia faktyczne, ma charakter uzupełniający. W konsekwencji zarzut szczegółowy dotyczący wspomnianego pkt 208 należy w każdym wypadku oddalić jako bezskuteczny zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 80 niniejszego wyroku.

189 Z powyższego wynika, że część drugą zarzutu trzeciego odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalną, w części oddalić jako bezskuteczną, a w części oddalić jako bezzasadną.

W przedmiocie części trzeciej, dotyczącej niezgodnego z prawem odwrócenia ciężaru dowodu

– *Argumentacja stron*

190 SAS Cargo i in. utrzymują, że w pkt 180, 181, 188–190, 194–199 i 221 zaskarżonego wyroku Sąd niezgodnie z prawem odwrócił ciężar dowodu, gdy stwierdził, iż SAS Cargo i in. powinny podważyć istnienie skutków kwalifikowanych, aczkolwiek nie zbadał on najpierw, czy Komisja wykazała takie skutki w spornej decyzji. Kryterium kwalifikowanych skutków ma zastosowanie wyłącznie do skutków, które są prawdopodobne. Tymczasem motyw 1045 spornej decyzji nie dostarcza żadnego dowodu na istnienie skutków i opiera się na niepopartych dowodami twierdzeniach. Tak więc Sąd naruszył prawo przede wszystkim w pkt 180 i 181 tego wyroku, gdy uznał owe hipotezy za wystarczające, następnie w pkt 188–191 wspomnianego wyroku, gdy zarzucił SAS Cargo i in. nieobalenie skutku, mimo że nie sprawdził on, czy Komisja przedstawiła w tym zakresie wystarczająco istotne dowody, i wreszcie w pkt 180, 196, 197, 199 i 219 owego wyroku, gdy przyznał, że Komisja ogranicza się do sformułowania przypuszczenia o istnieniu przerzucenia dopłat, i stwierdził jednocześnie w jego pkt 194 i 221, że SAS Cargo i in. powinny podważyć to istnienie. Tymczasem nie można nigdy domniemywać przerzucenia kosztów. Ponadto wbrew temu, co twierdzi Komisja, niniejsza część zarzutu jest dopuszczalna, ponieważ wskazuje ona na popełnione przez Sąd naruszenia prawa.

191 Komisja odpowiada, że SAS Cargo i in. ograniczają się do zakwestionowania ocen faktycznych zawartych w zaskarżonym wyroku. W każdym wypadku jej zdaniem ta część zarzutu jest bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

192 W zakresie, w jakim niniejsza część zarzutu opiera się na ogólnym założeniu, zgodnie z którym Sąd stwierdził, że SAS Cargo i in. powinny podważyć istnienie skutków kwalifikowanych, aczkolwiek nie zbadał on najpierw, czy Komisja wykazała istnienie takich skutków w spornej decyzji, należy przypomnieć, po pierwsze, że w pkt 183–227 zaskarżonego wyroku Sąd zbadał,

czy Komisja wykazała w wystarczający sposób, że wpływ na ceny przywożonych towarów – który, jak już stwierdzono w pkt 152 niniejszego wyroku, stanowił pierwszą z trzech podstaw, na których Komisja oparła się w motywach 1045 i 1046 spornej decyzji w celu uzasadnienia swojej właściwości do stwierdzenia naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG i ukarania za nie w odniesieniu do przychodzących usług przewozu towarów – spełniał przesłanki przewidywalności, istotności i natychmiastowości wymagane do stwierdzenia, że kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione.

193 Po drugie, z analizy części drugiej niniejszego zarzutu wynika, że SAS Cargo i in. bezskutecznie podniosły w tym względzie, iż w tych punktach zaskarżonego wyroku Sąd zastąpił własnym uzasadnieniem uzasadnienie przedstawione przez Komisję w spornej decyzji w celu wykazania jej właściwości do stwierdzenia naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG i ukarania za nie w odniesieniu do przychodzących usług przewozu towarów.

194 Wynika z tego, że należy oddalić jako bezzasadne ogólne twierdzenie SAS Cargo i in., zgodnie z którym Sąd niezgodnie z prawem odwrócił ciężar dowodu, gdy uznał hipotezy lub domniemania za wystarczające i gdy stwierdził, że SAS Cargo i in. powinny podważyć istnienie skutków kwalifikowanych, aczkolwiek nie zbadał on najpierw, czy Komisja wykazała takie skutki w spornej decyzji.

195 Co więcej, w zakresie, w jakim w niniejszej części zarzutu SAS Cargo i in. podnoszą w pierwszej kolejności niezgodne z prawem odwrócenie ciężaru dowodu w pkt 180, 181, 191, 196, 197, 199 i 219 zaskarżonego wyroku, wystarczy stwierdzić, że w punktach tych Sąd ograniczył się do sformułowania ustaleń o charakterze faktycznym i nie nałożył na SAS Cargo i in. ciężaru dowodu w odniesieniu do jakiegokolwiek elementu. Twierdzenie to nie znajduje zatem oparcia w zaskarżonym wyroku.

196 W drugiej kolejności, co się tyczy pkt 188–190 zaskarżonego wyroku, należy stwierdzić, że prawdą jest, iż w pkt 189 tego wyroku Sąd wskazał, że SAS Cargo i in. nie wykazały, iż efekt naczyń połączonych był na tyle prawdopodobny, że wpływ na ceny przywożonych towarów był nieprzewidywalny. Jednakże stwierdzenie to poprzedza zawarta w pkt 187 i 188 tego wyroku analiza, w wyniku której Sąd wywiódł na podstawie informacji zawartych w spornej decyzji, że dla obwinionych przewoźników było przewidywalne, iż horyzontalne ustalanie dopłaty paliwowej i dopłaty z tytułu bezpieczeństwa oraz odmowa zapłaty prowizji spowodują wzrost całkowitej ceny przychodzących usług przewozu towarów.

197 Tak więc dopiero po stwierdzeniu, że Komisja w wystarczający sposób wykazała w spornej decyzji przewidywalny charakter takiej podwyżki, Sąd zbadał, czy SAS Cargo i in. przedstawiły dowody pozwalające na obalenie tego stwierdzenia. Ponieważ SAS Cargo i in. wskazały w tym względzie na istnienie „efektu naczyń połączonych”, Sąd stwierdził w pkt 190 zaskarżonego wyroku, że ograniczyły się one do ogólnikowego powołania się na „teorię ekonomii” oraz do odesłania do ustnego oświadczenia złożonego przez biegłego w toku przesłuchania przed Komisją, któremu nie towarzyszyło ani badanie, ani dane, na których ono bazowało, i które opierało się na metodzie mało spójnej z zakresem jednolitego i ciągłego naruszenia, określonym w spornej decyzji, ze względów, które przedstawił on w tym punkcie. Wskazał on również w istocie, że oświadczenie to dotyczyło innych przewoźników, których metody ustalania taryf były bardziej elastyczne niż metody, z których korzystały SAS Cargo i in.

198 Tymczasem należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem to do Komisji należy przedstawienie środków dowodowych, za pomocą których można w sposób wymagany prawem wykazać zaistnienie okoliczności faktycznych mających znamiona naruszenia prawa konkurencji. Do przedsiębiorstwa podnoszącego środek obrony przed stwierdzeniem takiego naruszenia należy zaś przedstawienie dowodu przemawiającego za uwzględnieniem tego środka. Jednakże, nawet jeśli zgodnie z tymi zasadami ciężar dowodu spoczywa albo na Komisji, albo na danym przedsiębiorstwie, powoływane przez daną stronę okoliczności faktyczne mogą być tego rodzaju, że druga strona będzie musiała przedstawić wyjaśnienie lub uzasadnienie, a w przypadku ich braku będzie można uznać, że dowód ten czyni zadość zasadom regulującym jego ciężar (zob. podobnie wyrok z dnia 21 grudnia 2023 r., Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, pkt 120 i przytoczone tam orzecznictwo).

199 Orzecznictwo to, oparte na ogólnych zasadach przeprowadzania dowodów, ma zastosowanie, w sytuacji gdy Komisja musi wykazać, że jest właściwa miejscowo w odniesieniu do zachowań mających swe źródło poza terytorium Unii lub EOG.

200 Wynika z tego, że skoro Sąd stwierdził wcześniej, iż Komisja w wystarczający sposób wykazała okoliczności, które on wskazał w pkt 187 i 188 zaskarżonego wyroku, nie można uznać, iż poprzez stwierdzenie dokonane przezeń w pkt 189 i 190 zaskarżonego wyroku Sąd niezgodnie z prawem odwrócił ciężar dowodu. Zarzut szczegółowy dotyczący pkt 189 jest zatem bezzasadny.

201 W trzeciej kolejności w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. podnoszą, że w pkt 194 i 221 zaskarżonego wyroku Sąd niezgodnie z prawem odwrócił ciężar dowodu, gdy stwierdził, iż powinny one podważyć istnienie przerzucenia dopłat na niższy szczebel, podczas gdy Komisja nie wykazała tej okoliczności, należy zauważyć, że prawdą jest, iż w tym pkt 194 Sąd wskazał, że SAS Cargo i in. nie przedstawiły żadnego dowodu wykazującego, że okoliczności niniejszej sprawy nie sprzyjały przerzuceniu na niższy szczebel – na nadawców – dodatkowych kosztów wynikających z jednolitego i ciągłego naruszenia na trasach przychodzących. Podobnie we wspomnianym pkt 221 Sąd uznał, że SAS Cargo i in. nie wykazały ani nawet nie twierdziły, iż przewidywalne przerzucenie dodatkowych kosztów na nadawców mających siedzibę w EOG jest bezprawne lub niezwiązane z normalnym funkcjonowaniem rynku.

202 Jednakże, po pierwsze, wspomniany pkt 194, dotyczący przesłanki przewidywalności, został poprzedzony w pkt 193 zaskarżonego wyroku stwierdzeniem, zgodnie z którym z motywów 14 i 70 spornej decyzji wynika, że cena usług przewozu towarów stanowi nakład dla spedytorów i że chodzi tu o koszt zmienny, którego wzrost skutkuje co do zasady zwiększeniem kosztu krańcowego, w świetle którego spedytorzy określają swoje własne ceny.

203 Po drugie, wspomniany pkt 221 został poprzedzony w pkt 217, 218 i 220 zaskarżonego wyroku przypomnieniem zasad rządzących, zdaniem Sądu, oceną przesłanki natychmiastowości wymaganej do stwierdzenia, że kryterium kwalifikowanych skutków zostało w danym przypadku spełnione. Został on również poprzedzony w pkt 219 zaskarżonego wyroku stwierdzeniem, że w niniejszej sprawie ingerencja spedytorów, co do których było przewidywalne, że w pełni autonomicznie przerzucą na nabywców dodatkowy koszt, który musieli ponieść – nawet jeśli owa ingerencja mogła przyczynić się do wystąpienia wpływu na ceny przywożonych towarów – nie była jednak w stanie sama w sobie przerwać łańcucha przyczynowego pomiędzy spornym zachowaniem a rzeczonym skutkiem, a tym samym pozbawić go natychmiastowego charakteru. Należy ponadto przypomnieć, że w pkt 192–195 zaskarżonego wyroku Sąd uznał, między innymi w świetle informacji zawartych w motywach 14 i 70 spornej decyzji, że owo przerzucenie przez spedytorów zostało wykazane.

204 Zatem dopiero po uprzednim stwierdzeniu w istocie, że Komisja wykazała w wystarczający sposób wspomniane przerzucenie, Sąd stwierdził następnie, że SAS Cargo i in. nie przedstawiły dowodów pozwalających na jego podważenie, czy to w ramach oceny jego oddziaływania na przewidywalny charakter wpływu na ceny przywożonych towarów, czy też w ramach oceny natychmiastowego charakteru tego skutku.

205 Tak więc biorąc pod uwagę orzecznictwo przypomniane w pkt 198 niniejszego wyroku, nie można też uznać, że we wspomnianych pkt 194 i 221 Sąd niezgodnie z prawem odwrócił ciężar dowodu.

206 Z powyższego wynika, że część trzecią zarzutu trzeciego odwołania należy oddalić jako bezzasadną.

W przedmiocie części czwartej, dotyczącej natychmiastowego charakteru wpływu na ceny przywożonych towarów

– *Argumentacja stron*

207 SAS Cargo i in. utrzymują, że w pkt 222 zaskarżonego wyroku Sąd zastosował błędne kryterium w celu upewnienia się co do natychmiastowego charakteru zbadanego przezeń skutku, nie sprawdziwszy, czy istniał wystarczająco bezpośredni związek przyczynowy między zachowaniem wyrządzającym szkodę a podnoszoną szkodą, czego wymaga w szczególności pkt 53 wyroku z dnia 18 marca 2010 r., Trubowest Handel i Makarov/Rada i Komisja (C-419/08 P, EU:C:2010:147). Ich zdaniem w pkt 219 i 221 zaskarżonego wyroku Sąd ograniczył się do uznania, że skutek był natychmiastowy, ponieważ był przewidywalny. Tymczasem przesłanka przewidywalności jest szczególną przesłanką, którą należy spełnić w ramach stosowania kryterium kwalifikowanych skutków, odrębną od przesłanki natychmiastowości.

208 Ponadto pkt 220 wspomnianego wyroku jest obarczony niezgodnym z prawem odwróceniem ciężaru dowodu w zakresie, w jakim Sąd sugeruje, że ingerencja osoby trzeciej przerywa łańcuch przyczynowy tylko wtedy, gdy ingerencja ta jest bezprawna i nie ma związku z normalnym funkcjonowaniem rynku, co nakłada na SAS Cargo i in. ciężar obalenia tej przesłanki natychmiastowości. W tym względzie, ponieważ rynek spedytorów był objęty kartelem, można było wykazać „bezprawną" ingerencję. Sąd nie wziął jednak tego pod uwagę. W pkt 224 i 225 tego wyroku Sąd oparł się również na wpływie na nadawców w celu wykazania natychmiastowego charakteru przerzucenia dodatkowych kosztów, podczas gdy nic nie sugerowało, że ogólny wpływ na konsumentów w EOG był wystarczająco natychmiastowy.

209 Komisja podnosi, że ta część zarzutu jest niedopuszczalna.

– *Ocena Trybunału*

210 W pierwszej kolejności należy zauważyć, że w pkt 53 wyroku z dnia 18 marca 2010 r., Trubowest Handel i Makarov/Rada i Komisja (C-419/08 P, EU:C:2010:147), na który SAS Cargo i in. powołują się celem poparcia niniejszej części zarzutu, Trybunał przypomniał swoje orzecznictwo, zgodnie z którym zasady wspólne porządkom prawnym państw członkowskich, do których odsyła art. 340 akapit drugi TFUE, nie mogą być przywoływane w celu uzasadnienia istnienia ciążącego na Unii obowiązku naprawienia wszelkich, nawet odległych, szkodliwych konsekwencji zachowania jej

organów, ponieważ ustanowiona w tym postanowieniu przesłanka dotycząca związku przyczynowego dotyczy istnienia wystarczająco bezpośredniego związku przyczynowo-skutkowego między zachowaniem instytucji a szkodą.

211 Ponadto zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 161 niniejszego wyroku wystarczy, by rozpatrywane zachowanie antykonkurencyjne mogło wywołać natychmiastowy skutek w Unii lub w EOG, aby został spełniony wymóg natychmiastowości, który pozwala, łącznie z wymogami przewidywalności oraz istotności, na stwierdzenie istnienia kwalifikowanych skutków mogących uzasadniać właściwość Komisji do stwierdzenia antykonkurencyjnych zachowań przyjętych poza terytorium Unii lub EOG i do ukarania za nie.

212 Należy zatem stwierdzić, że ów pkt 53, który odnosi się do przesłanek powstania odpowiedzialności pozaumownej Unii, nie ma związku z tą przesłanką natychmiastowości. Tak więc SAS Cargo i in. bezskutecznie powołują się na wspomniany pkt 53 w celu wykazania istnienia naruszenia prawa przy dokonywaniu przez Sąd analizy wspomnianej przesłanki.

213 Należy również przypomnieć, że kwestia, czy wpływ na ceny przywożonych towarów spełniał każdą z trzech przesłanek przypomnianych w pkt 211 niniejszego wyroku, została przeanalizowana przez Sąd, oddzielnie dla każdej przesłanki, w pkt 183–227 zaskarżonego wyroku. W związku z tym SAS Cargo i in. również bezskutecznie podnoszą w istocie, że Sąd naruszył prawo, gdy w pkt 219 i 221 zaskarżonego wyroku pomieszał przesłanki przewidywalności i natychmiastowości. W szczególności Sąd słusznie zbadał w pkt 219 tego wyroku, czy można było przewidzieć, że spedytorzy przerzucą na nadawców dodatkowe koszty, które musieli ponieść, ponieważ – jak przypomniano w pkt 211 niniejszego wyroku – dla spełnienia wymogu natychmiastowości wystarczy, by rozpatrywane antykonkurencyjne zachowanie mogło wywołać natychmiastowy skutek w Unii lub w EOG.

214 W drugiej kolejności, w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. krytykują pkt 220 zaskarżonego wyroku ze względu na odwrócenie ciężaru dowodu w odniesieniu do wynikającej z niego przesłanki natychmiastowości, argumentacja ta nie różni się zasadniczo od argumentacji zbadanej już w pkt 201 i 203–205 niniejszego wyroku. W konsekwencji należy ją oddalić z tych samych powodów.

215 W trzeciej kolejności, w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. utrzymują, że Sąd nie uwzględnił okoliczności, iż rynek spedytorów był objęty kartelem i że nic nie sugerowało, by ogólny wpływ na konsumentów w EOG był wystarczająco natychmiastowy, zmierzają one w rzeczywistości do tego, aby Trybunał dokonał nowej oceny okoliczności faktycznych i dowodów, nie twierdząc nawet przy tym, że Sąd je przeinaczył. Argumentacja ta jest zatem niedopuszczalna zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 72 niniejszego wyroku.

216 W konsekwencji część czwartą zarzutu trzeciego odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalną, a w części oddalić jako bezzasadną.

W przedmiocie części piątej, dotyczącej możliwości oparcia właściwości międzynarodowej Komisji na istnieniu jednolitego i ciągłego naruszenia

– *Argumentacja stron*

217 SAS Cargo i in. twierdzą, że Sąd naruszył prawo w pkt 236 zaskarżonego wyroku, gdy orzekł, iż Komisja mogła uznać, że kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione w odniesieniu do jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego jako całość. Pojęcie „jednolitego i ciągłego naruszenia" ma wymiar wyłącznie proceduralny, wobec czego nie może ani rozszerzać zakresu traktatów, ani zmieniać prawa międzynarodowego.

218 Przede wszystkim Sąd dokonał błędnej wykładni motywu 1046 spornej decyzji, który nie zawiera terminu „skutek" ani nie odnosi się do skutku natychmiastowego, istotnego i przewidywalnego. Motyw ten nie stanowi zatem autonomicznej podstawy właściwości Komisji.

219 Następnie pkt 235 tego wyroku jest błędny, ponieważ – jak już wyjaśniono – w celu wykazania właściwości Komisji nie można powoływać się na okoliczność, że dane zachowanie ma na celu ograniczenie konkurencji. W pkt 230 i 236 tego wyroku Sąd naruszył również prawo, gdy w celu ustalenia właściwości Komisji oparł się na istnieniu jednolitego i ciągłego naruszenia. W motywie 872 spornej decyzji stwierdzono bowiem, że jednolite i ciągłe naruszenie dotyczyło jedynie sektora lotniczego przewozu towarów „w EOG". Tymczasem jednolite i ciągłe naruszenie nie może jednocześnie zawierać elementów „poza EOG" w celu ustalenia właściwości Komisji i być „ograniczone" do EOG.

220 Wreszcie pkt 228 i 234 tego wyroku są błędne, ponieważ Sąd uznał, że Komisja była właściwa do ukarania za zachowanie na trasach przychodzących, które nie spełniało zresztą kryterium kwalifikowanych skutków. Posłużenie się w tym celu „doktryną jednolitego i ciągłego naruszenia" stanowi zbyt daleko idące rozszerzenie rozumowania Trybunału w wyroku z dnia 6 września 2017 r., Intel/Komisja (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

221 Komisja utrzymuje, że tę część zarzutu należy oddalić.

– *Ocena Trybunału*

222 Wystarczy zauważyć, że w części pierwszej zarzutu drugiego podniesionego przed Sądem, zbadanej przez Sąd w pkt 128–237 zaskarżonego wyroku, SAS Cargo i in. ograniczyły się do zakwestionowania właściwości Komisji do stosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do spornego zachowania w zakresie, w jakim dotyczyło ono przychodzących usług przewozu towarów. W tym względzie Sąd stwierdził w pkt 227 zaskarżonego wyroku, że Komisja miała podstawy, by przyjąć, iż kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione w odniesieniu do rozpatrywanej odrębnie koordynacji dotyczącej przychodzących usług przewozu towarów, w związku z czym, w zakresie, w jakim jest ona kwestionowana, została wykazana właściwość Komisji do zastosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do spornego zachowania. Wynika stąd, że zbędne było zbadanie przez Sąd w pkt 228–236 zaskarżonego wyroku tego, czy Komisja, w celu wykazania, że jest ona właściwa do stosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do spornego zachowania, mogła również zasadnie przyjąć w motywie 1046 spornej decyzji, iż kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione ze względu na skutki jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego jako całość.

223 Ponadto, jak wynika z analizy części od pierwszej do czwartej niniejszego zarzutu, Sąd nie dopuścił się zarzucanych mu naruszeń prawa, gdy doszedł do takiego wniosku w pkt 227 zaskarżonego wyroku.

224 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że niniejsza część badanego zarzutu dotyczy uzupełniającej części uzasadnienia zaskarżonego wyroku i w konsekwencji jest bezskuteczna zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 80 niniejszego wyroku.

225 Z całości powyższych rozważań wynika, że zarzut trzeci odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalny, w części oddalić jako bezskuteczny, a w części oddalić jako bezzasadny.

W przedmiocie zarzutu czwartego, dotyczącego jednolitego i ciągłego naruszenia

226 Zarzut czwarty SAS Cargo i in. składa się z trzech części. W części pierwszej wnoszące odwołanie powołują się na niespójność między uzasadnieniem a sentencją spornej decyzji w odniesieniu do zasięgu geograficznego rozpatrywanego zachowania. Część druga dotyczy naruszeń prawa przy ocenie środka obrony opartego na przymusie państwowym. W ramach części trzeciej podnoszą one, że Sąd naruszył prawo, gdy potwierdził ustalenie Komisji kwalifikujące rozpatrywane zachowanie jako jednolite i ciągłe naruszenie.

W przedmiocie części pierwszej, dotyczącej wewnętrznej niespójności spornej decyzji w odniesieniu do zasięgu geograficznego rozpatrywanego zachowania

– *Argumentacja stron*

227 SAS Cargo i in. utrzymują, że Sąd naruszył prawo, gdy oddalił ich argumentację, w ramach której twierdziły one, iż Komisja popełniła błąd, gdy zakwalifikowała zasięg rozpatrywanego antykonkurencyjnego zachowania jako „światowy". W szczególności istnieje niespójność między sentencją spornej decyzji, w której przyjęto taki zasięg, a uzasadnieniem tej decyzji, w którym przyznano, że trasy do Dubaju i z Dubaju nie były objęte spornym kartelem. Jak podkreślają SAS Cargo i in., co również podniosły, owa decyzja nie dostarcza żadnego dowodu na naganne zachowanie w większości państw trzecich, a ponadto istnienie kartelu o wymiarze światowym nie może być ekstrapolowane na podstawie dowodów dotyczących jedynie kilku specyficznych tras.

228 W tym względzie, po pierwsze, w pkt 268 i 269 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył prawo, gdy uznał, że zawarte w art. 1 sentencji tej decyzji odniesienie do koordynacji „na całym świecie" stanowi jedynie „stwierdzenie faktów", a w konsekwencji, że owa sentencja „nie budzi żadnych wątpliwości". Odniesienie do „zasięgu światowego" ma bowiem zasadnicze znaczenie dla zrozumienia owego art. 1 w całości, ponieważ trasy wskazane w innych ustępach tego artykułu nie odnoszą się do konkretnych państw. Ze względu na to odniesienie do „zasięgu światowego" art. 1 ust. 2 i 3 spornej decyzji dotyczy siłą rzeczy wszystkich tras między portami lotniczymi EOG a wszystkimi wymienionymi w nim państwami trzecimi. W konsekwencji istnieje również sprzeczność pomiędzy z jednej strony tą sentencją, która nie pozwala na stwierdzenie, że Dubaj i Tajlandia nie są objęte zakresem stosowania spornej decyzji, a z drugiej strony motywami tej decyzji, w szczególności jej motywem 1375, który wskazuje, że zachowanie mające miejsce w Dubaju nie było częścią kartelu. Komisja nie mogła zaradzić tej sprzeczności poprzez

poinformowanie strony skarżącej w innej sprawie, a mianowicie w sprawie zakończonej wyrokiem z dnia 30 marca 2022 r., Cathay Pacific Airways/Komisja (T-343/17, EU:T:2022:184), że Dubaj jest faktycznie wyłączony z tego zakresu stosowania.

229 Po drugie, pkt 276 i 277 zaskarżonego wyroku, w których Sąd wskazał, że „wyłączenie zachowania lokalnego z zakresu spornego kartelu nie jest sprzeczne z jego światowym charakterem", są obarczone zastąpieniem uzasadnienia, błędem logicznym i wewnętrznymi niespójnościami, ponieważ termin „światowy" oznacza „na całym świecie". Ów pkt 277 wskazuje również na sprzeczność między uzasadnieniem zawartym w motywach 889 i 890 spornej decyzji z jednej strony a jej motywem 1375 z drugiej strony. Rozpatrywane zachowanie nie może bowiem jednocześnie odnosić się „do wszystkich tras" i nie dotyczyć tras z Dubaju lub częściowo nie obejmować Tajlandii. Próbując zaradzić tej sprzeczności, Sąd dokonuje niezgodnego z prawem zastąpienia uzasadnienia, podczas gdy powinien on był wskazać na tę sprzeczność i w konsekwencji stwierdzić nieważność wspomnianej decyzji.

230 Po trzecie, pkt 270 zaskarżonego wyroku, w którym Sąd wskazał, że odniesienie do ogólnoświatowego naruszenia w motywie 1210 spornej decyzji jest „zwykłym błędem pisarskim", oznacza dosłownie przeredagowanie tej decyzji. Jedyną możliwą do przyjęcia wykładnią jej sentencji jest bowiem taka, że w decyzji tej stwierdzono naruszenie o charakterze światowym, a przynajmniej naruszenie na wszystkich trasach światowych podlegających właściwości Unii.

231 Po czwarte, pkt 286 zaskarżonego wyroku narusza zasadę domniemania niewinności i przerzuca ciężar dowodu, ponieważ Sąd uznał w nim, że dowód na koordynację w siedmiu państwach był wystarczający do wykazania koordynacji o charakterze światowym. Sentencja spornej decyzji oznacza, że przewoźnicy ponoszą odpowiedzialność za trasy między EOG a wszystkimi państwami trzecimi. Jednakże, chociaż Komisja nie zdołała tego udowodnić, Sąd zażądał od przewoźników, aby podważyli okoliczność, że niektóre trasy były objęte spornym kartelem.

232 Po piąte, w pkt 276–278 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył zasadę domniemania niewinności, gdy zasugerował, że Dubaj był objęty zakresem stosowania spornego kartelu, mimo że Sąd nie mógł nie wiedzieć, iż tak nie było, zważywszy na twierdzenia Komisji przedstawione przed nim w sprawie, w której zapadł wyrok z dnia 30 marca 2022 r., Cathay Pacific Airways/Komisja (T-343/17, EU:T:2022:184).

233 Po szóste, zawarty w pkt 313 zaskarżonego wyroku wniosek dotyczący jednolitego charakteru naruszenia jest wadliwy, ponieważ opiera się na błędnym założeniu zawartym w pkt 311 tego wyroku, zgodnie z którym rozpatrywane zachowanie miało wymiar światowy.

234 Komisja zauważa, że ta część zarzutu jest w części niedopuszczalna, a w części bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

235 W pierwszej kolejności należy zauważyć, że w pkt 268 zaskarżonego wyroku Sąd wskazał, iż w niniejszej sprawie – wbrew temu, co twierdzą SAS Cargo i in. – Komisja nie stwierdziła w sentencji spornej decyzji istnienia naruszenia o wymiarze światowym. Zauważył on w tym względzie, że zawarte w ustępie wprowadzającym art. 1 tej decyzji odniesienie do koordynacji zachowania obwinionych przewoźników „w zakresie taryfikacji świadczenia usług przewozu towarów […] na całym świecie" jest jedynie stwierdzeniem faktów, które Komisja scharakteryzowała w ust. 1–4 tego artykułu jako naruszenie reguł konkurencji mających zastosowanie na trasach, które uznała za podlegające jej właściwości w spornych okresach,

a mianowicie na trasach wewnątrz EOG od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r., na trasach Unia–państwa trzecie od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r., na trasach EOG z wyłączeniem tras Unia–państwa trzecie od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r. oraz na trasach Unia–Szwajcaria od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r.

236 Sąd wyjaśnił w pkt 269 tego wyroku, że ponieważ sentencja spornej decyzji nie budzi żadnych wątpliwości, jedynie tytułem uzupełnienia dodaje on, że uzasadnienie spornej decyzji potwierdza ten wniosek, co Sąd omówił w dalszej części tego pkt 269 oraz w pkt 270 i 271 owego wyroku. Sąd wywiódł na podstawie tego uzasadnienia w tym ostatnim punkcie, że stwierdzenie istnienia koordynacji taryfowej w zakresie świadczenia usług przewozu towarów na całym świecie odzwierciedla stanowisko Komisji wyrażone w spornej decyzji w odniesieniu do zasięgu geograficznego spornego kartelu.

237 W tym względzie należy odróżnić pojęcie „zachowania”, które odnosi się do ogółu okoliczności faktycznych, od pojęcia „naruszenia”, które odnosi się do kwalifikacji prawnej owego zachowania (zob. podobnie wyrok z dnia 16 czerwca 2022 r., Quanta Storage/Komisja, C-699/19 P, EU:C:2022:483, pkt 70).

238 Tymczasem w niniejszej sprawie z brzmienia art. 1 spornej decyzji, w odniesieniu do którego SAS Cargo i in. nie twierdzą, że został on przeinaczony przez Sąd, jasno wynika, że Komisja nie obciążyła SAS Cargo i in. odpowiedzialnością za „naruszenie o charakterze światowym”, gdyż odniesienie do okoliczności, że adresaci tej decyzji „koordyn[owali] swoje zachowanie w zakresie taryfikacji świadczenia usług lotniczego przewozu towarów na całym świecie w odniesieniu do dopłaty paliwowej, dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i zapłaty prowizji od dopłat”, jest w rzeczywistości jedynie opisem faktycznym rozpatrywanego antykonkurencyjnego zachowania, który nie zawiera sam w sobie kwalifikacji prawnej, jaka mogłaby wykazać istnienie sprzeczności w sentencji spornej decyzji.

239 Z okoliczności tych wynika ponadto, że skoro Sąd słusznie uznał, iż Komisja nie stwierdziła w sentencji spornej decyzji istnienia naruszenia o wymiarze światowym, nie można uznać, że istnieje sprzeczność między stwierdzeniem takiego naruszenia z jednej strony a uzasadnieniem spornej decyzji z drugiej strony.

240 Ponadto w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. twierdzą, że istnieje sprzeczność między, z jednej strony, okolicznością, iż trasy wskazane w innych ustępach tego art. 1 nie odnoszą się do konkretnych państw, w związku z czym ponieważ sentencja ta odnosi się do „światowego kartelu”, należy uznać, że chodzi o wszystkie trasy między portami lotniczymi EOG a wszystkimi państwami trzecimi, a z drugiej strony, uzasadnieniem tej decyzji, z którego wynika, że Dubaj i Tajlandia nie są objęte tym kartelem, wystarczy wskazać, że z przedstawionych w pkt 235–239 niniejszego wyroku rozważań wynika, iż argumentacja ta opiera się na błędnym rozumieniu zakresu tej sentencji.

241 W świetle powyższego argumentacja przedstawiona w pkt 228 niniejszego wyroku jest bezzasadna.

242 W drugiej kolejności, co się tyczy argumentacji przedstawionej w pkt 229 niniejszego wyroku, należy zauważyć, po pierwsze, że jest ona niedopuszczalna na podstawie orzecznictwa przypomnianego w pkt 82 tego wyroku, ponieważ w ramach tej argumentacji SAS Cargo i in. ograniczają się do twierdzenia, iż pkt 276 i 277 zaskarżonego wyroku są obarczone „zastąpieniem uzasadnienia, błędem logicznym i wewnętrznymi niespójnościami”, ponieważ „termin »światowy«

oznacza »na całym świecie«”, podczas gdy takie twierdzenia są zbyt niejasne i ogólne, aby umożliwić stwierdzenie naruszenia prawa w pkt 276 i 277 zaskarżonego wyroku. To samo dotyczy argumentacji przedstawionej w pkt 232 niniejszego wyroku w zakresie, w jakim dotyczy ona zasadniczo tych samych punktów zaskarżonego wyroku, a SAS Cargo i in. ponownie ograniczają się do podniesienia naruszenia zasady domniemania niewinności.

243 Po drugie, w zakresie, w jakim poprzez tę argumentację przedstawioną w owym pkt 229 SAS Cargo i in. twierdzą w istocie, że w owym pkt 277 Sąd naruszył prawo, gdy nie wskazał na sprzeczność uzasadnienia, którą tam ujawnił, należy zauważyć, że we wspomnianym pkt 277 Sąd stwierdził, iż w motywie 889 spornej decyzji Komisja wskazała, że dopłaty są „środkami o ogólnym zastosowaniu”, które „miały na celu zastosowanie do wszystkich tras, na poziomie światowym”, oraz że to samo dotyczy odmowy zapłaty prowizji, która również miała „charakter ogólny”. Sąd wskazał też, że Komisja doprecyzowała, iż wprowadzenie dopłat odbyło się w ramach wielopoziomowego systemu, zarówno centralnego, jak i lokalnego, opisanego w motywach 107, 1046 i 1300 spornej decyzji. Wywiódł on z tego, że w tych okolicznościach wyłączenie zachowania lokalnego z zakresu stosowania spornego kartelu nie jest sprzeczne z jego światowym charakterem.

244 Należy zatem stwierdzić, po pierwsze, że w pkt 277 zaskarżonego wyroku Sąd nie wskazał, jak twierdzą SAS Cargo i in., że sporne zachowanie odnosiło się jednocześnie „do wszystkich tras”, a nie do Dubaju lub częściowo do Tajlandii, a po drugie, że ów pkt 277 nie wskazuje na żadną sprzeczność w uzasadnieniu spornej decyzji. Ogranicza się on bowiem do przedstawienia różnicy między ogólnym zakresem przedmiotowych dopłat z jednej strony a strukturą, zgodnie z którą ich przyjęcie było omawiane i wdrożone, z drugiej strony. W konsekwencji streszczony w pkt 243 niniejszego wyroku argument SAS Cargo i in. opiera się na błędnym rozumieniu zaskarżonego wyroku.

245 W trzeciej kolejności wystarczy zauważyć, że – jak Sąd wskazał w pkt 269 zaskarżonego wyroku – pkt 270 tego wyroku ma charakter uzupełniający. W konsekwencji przedstawiona w pkt 230 niniejszego wyroku argumentacja jest w każdym razie bezskuteczna na podstawie orzecznictwa, o którym mowa w pkt 80 niniejszego wyroku.

246 W czwartej kolejności, co się tyczy argumentacji przedstawionej w pkt 231 niniejszego wyroku, SAS Cargo i in. dokonują ewidentnie błędnej lektury pkt 286 zaskarżonego wyroku, twierdząc, że Sąd uznał, iż koordynacja w siedmiu państwach była wystarczająca do wykazania koordynacji o charakterze światowym. W tym pkt 286 Sąd ograniczył się bowiem do wskazania, że Komisja przedstawiła dowody na to, iż koordynacja dotycząca odmowy zapłaty prowizji miała miejsce w wielu państwach na świecie, „w tym” w Hongkongu, Szwajcarii, we Włoszech, Francji, w Hiszpanii, Indiach i Stanach Zjednoczonych. Ponadto w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. zmierzają do podważenia tej oceny, kwestionują one w rzeczywistości dokonaną przez Sąd ocenę okoliczności faktycznych i dowodów. Wobec tego owa argumentacja jest w tym zakresie niedopuszczalna zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 72 niniejszego wyroku.

247 W piątej i ostatniej kolejności wystarczy zauważyć, że zarzut szczegółowy szósty podniesiony przez SAS Cargo i in. na poparcie niniejszej części zarzutu opiera się na założeniu, zgodnie z którym zdołały one wykazać, iż Sąd naruszył prawo, gdy stwierdził, że Komisja słusznie uznała, że dopłaty były środkami o ogólnym zastosowaniu, które miały być stosowane „na wszystkich trasach, na poziomie światowym”, oraz że odmowa zapłaty prowizji „miała również charakter ogólny”. Tymczasem z powyższej analizy wynika, że SAS Cargo i in. nie zdołały wykazać zasadności tego założenia.

248 Z całości powyższych rozważań wynika, że część pierwszą zarzutu czwartego odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalną, w części oddalić jako bezskuteczną, a w części oddalić jako bezzasadną.

W przedmiocie części drugiej, dotyczącej środka obrony opartego na przymusie państwowym

– *Argumentacja stron*

249 SAS Cargo i in. podnoszą, że Sąd naruszył prawo przy ocenie ich środka obrony opartego na przymusie państwowym. Owo naruszenie dotyczy pkt 500, 501, 509–514, 532, 549, 562 i 564 zaskarżonego wyroku. Sąd wymagał od SAS Cargo i in. wykazania, że przepisy krajowe państw trzecich zobowiązywały je do przyjęcia rozpatrywanego zachowania. Tymczasem orzecznictwo przytoczone w tym względzie przez Sąd w pkt 509–512 owego wyroku ma znaczenie jedynie w kontekście decyzji państw członkowskich. Zasada nieingerencji, która jest konsekwencją zasady suwerennej równości państw, przyznaje bowiem państwom trzecim prawo do prowadzenia ich własnych spraw bez ingerencji z zewnątrz.

250 W niniejszym przypadku ASA lub uregulowania lokalne zachęcały do prowadzenia rozmów taryfowych wyznaczonych przewoźników na konkretnych trasach, wobec czego Komisja miała obowiązek, zgodnie z mającymi zastosowanie zasadami prawa międzynarodowego, wykazać się umiarem i powściągliwością przy wykonywaniu swoich uprawnień. W konsekwencji Sąd naruszył prawo przy ocenie środka obrony opartego na przymusie państwowym. Możliwość zastosowania tego środka obrony nie jest bowiem ograniczona do sytuacji, w których przepisy krajowe i praktyka krajowa wymagają od przewoźników prowadzenia rozmów w sprawie taryf, lecz obejmuje zachowania, które są szczegółowo regulowane i wspierane przez przepisy krajowe i praktykę krajową. Błąd ten dotyczy nie tylko pkt 509–514 zaskarżonego wyroku, lecz również ocen dotyczących praktyk istniejących w wielu państwach trzecich.

251 I tak, w pierwszej kolejności, nie można zaakceptować ocen Sądu odnoszących się do Hongkongu. Z pkt 531 zaskarżonego wyroku wynika bowiem, że władze krajowe nie chciały przyjmować indywidualnych wniosków dotyczących wprowadzenia dopłaty paliwowej. Tak więc przy prawidłowej interpretacji środek obrony oparty na przymusie państwowym zostałby uwzględniony, ponieważ wszelkie zbiorowe zachowania w Hongkongu były wspierane przez te władze i uzgadniane z klientami, wobec czego nie stanowiły antykonkurencyjnego porozumienia. Punkty 515–532 zaskarżonego wyroku dotyczące odpowiedzialności wnoszących odwołanie w Hongkongu są zatem obarczone błędem.

252 W drugiej kolejności oceny Sądu dotyczące Japonii, zawarte w pkt 537–540 zaskarżonego wyroku, oraz konsekwencje, jakie Sąd wywiódł z nich w pkt 549 i 550 tego wyroku, również nie mogą zostać zaakceptowane. Po pierwsze, ASA zawarte z Japonią ustanowiły obowiązek koordynacji taryf, w tym dopłat. Stwierdziwszy w pkt 537 tego wyroku, że tak nie było, Sąd przeinaczył jasne znaczenie rozpatrywanej klauzuli taryfowej, przedstawionej w pkt 140 skargi do Sądu. Przynajmniej zaś te umowy z Japonią zachęcały do koordynacji. W pkt 538 tego wyroku Sąd przeinaczył również argumentację SAS Cargo i in. Z ich pism przed Sądem wynika, że wskazały one, iż postanowienia ASA dotyczące taryf upoważniały do prowadzenia ogólnych rozmów w sprawie taryf między wieloma przewoźnikami obsługującymi różne kraje przeznaczenia w ramach EOG, i wyjaśniły w szczególności, że japońskie biuro lotnictwa cywilnego zatwierdziło ten sam poziom dopłaty dla wszystkich państw EOG. W pkt 545 tego wyroku Sąd przeinaczył także ich argumenty dotyczące dopłaty paliwowej. Wskazał on bowiem, że inicjatywa składania

wniosków zbiorowych w przedmiocie tej dopłaty należała do przewoźników, a nie do tego japońskiego organu, mimo że w Japonii nie złożono nigdy wniosków zbiorowych, lecz jedynie indywidualne wnioski po koordynacji, o czym świadczą dowody załączone do tych pism.

253 Po drugie, w pkt 543 zaskarżonego wyroku Sąd przeinaczył dowody w zakresie, w jakim stwierdził w nim, że chodzi o dokumenty, które SAS Cargo i in. „sporządz[iły] […] same", podczas gdy tak nie jest. W szczególności SAS Cargo i in. przedstawiły z jednej strony uchwałę International Air Transport Association (zwanej dalej „IATA") z maja 2000 r., ustalającą jednolity poziom dopłaty paliwowej dla wszystkich tras międzynarodowych, a z drugiej strony komunikat wewnętrzny Japan Airlines wskazujący, że japońskie biuro lotnictwa cywilnego przyjęło mechanizm dopłaty paliwowej, a także pismo tej spółki potwierdzające, że o mechanizm ten zwrócili się klienci. W motywie 1002 spornej decyzji wspomniano również o przedstawionym przez Japan Airlines dokumencie popierającym ich stanowisko, lecz odmówiono SAS Cargo i in. dostępu do tego dowodu. SAS Cargo i in. powołały się też na oświadczenie adwokata innego przewoźnika złożone podczas przesłuchania przed Komisją, zaprzeczające oświadczeniu przypisanemu mu w spornej decyzji. Nie ustosunkowawszy się do tych okoliczności i odmówiwszy SAS Cargo i in. dostępu do dowodów pochodzących z okresu po wystosowaniu pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, które to dowody zostały jednak jasno określone, Sąd naruszył także zasadę równości.

254 W trzeciej kolejności, co się tyczy innych państw trzecich, których systemy regulacyjne zostały omówione w spornej decyzji, a mianowicie Republiki Indii, Królestwa Tajlandii, Republiki Singapuru, Republiki Korei i Federacyjnej Republiki Brazylii, w motywie 506 spornej decyzji wspomniano tylko o jednym zdarzeniu dotyczącym SAS Cargo i in. po dniu 1 maja 2004 r. Tymczasem ten dowód dotyczący Tajlandii jest ewidentnie niewystarczający do wykazania naruszenia w związku z tymi innymi państwami, tym bardziej że stanowi on dowód odciążający. W pkt 558–562 zaskarżonego wyroku Sąd zgodził się nawet, że jedyne zdarzenie, które dotyczyło SAS Cargo i in. w ramach zarzucanego kartelu w Tajlandii, nie było sprzeczne z prawem konkurencji, ponieważ z przedstawionego przez SAS Cargo i in. dowodu wynikało, że władze tajlandzkie narzuciły poziomy dopłaty paliwowej, których przewoźnicy musieli przestrzegać, co wykluczało wszelką możliwość konkurencji od dnia 20 lipca 2005 r. Sąd naruszył jednak prawo, gdy stwierdził, że SAS Cargo i in. nie wykazały, iż jakakolwiek możliwość konkurowania została wyeliminowana przed tą datą.

255 W tym względzie, po pierwsze, Sąd powinien był zbadać nie to, czy rozpatrywane zachowanie było obowiązkowe, lecz to, czy zachęcano do niego. Po drugie, jedyny dowód łączący SAS Cargo i in. ze stanowiącym naruszenie zachowaniem w Tajlandii, opisany w motywie 506 spornej decyzji, dotyczy przestrzegania instrukcji tajlandzkiego departamentu lotnictwa cywilnego. Punkt 562 zaskarżonego wyroku jest zatem wewnętrznie niespójny. Po trzecie, SAS Cargo i in. przedstawiły dowody wykazujące, że od 2003 r. obowiązkowe i identyczne poziomy dopłat były nakładane na trasach z Tajlandii do EOG, którego to dowodu Komisja nigdy nie zakwestionowała. Sąd naruszył zatem prawo, gdy w pkt 562 zaskarżonego wyroku wyszedł z przeciwnego założenia, bez odniesienia się do dowodów przedstawionych przez SAS Cargo i in. Po czwarte, okoliczność, że tajlandzki przewoźnik nie został uznany za winnego naruszenia, wskazuje na to, iż dowody przedstawione przez tego przewoźnika po wysłaniu pisma w sprawie przedstawienia zarzutów zawierały dodatkowe elementy odciążające, do których wnoszące odwołanie powinny były mieć dostęp.

256 Jeśli chodzi o dokonaną przez Komisję ocenę systemów regulacyjnych, o których mowa w pkt 254 niniejszego wyroku, zawartą w motywie 1019 spornej decyzji, opiera się ona na zwykłym odesłaniu do jej rozumowania dotyczącego systemów w Hongkongu i Japonii, jak wskazano w pkt 552

zaskarżonego wyroku. W związku z tym, gdyby Trybunał miał odrzucić rozważania Sądu dotyczące tych dwóch ostatnich państw, powinien on również odrzucić zawarte w pkt 555–557, 562 i 563 tego wyroku rozważania dotyczące tych innych państw trzecich. Ponadto, ponieważ Tajlandia i Dubaj nie były objęte zakresem stosowania spornego kartelu, Sąd powinien był rozstrzygnąć wątpliwości na korzyść SAS Cargo i in. i stwierdzić, że nie można domniemywać istnienia kartelu światowego bez dowodu. Naruszył on zatem zasadę domniemania niewinności. Z tych samych powodów również pkt 623 i 624 zaskarżonego wyroku są obarczone błędem.

257 Komisja odpowiada, że ta część zarzutu jest w części niedopuszczalna, a w części bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

258 Na wstępie należy zauważyć, iż w pkt 500 i 501 zaskarżonego wyroku Sąd wskazał, po pierwsze, że zasada nieingerencji jest uznana przez zwyczajowe prawo międzynarodowe, a po drugie, że zakładając, iż SAS Cargo i in. mogą się na nią powoływać, Komisja nie naruszyła tej zasady, gdy zastosowała kryterium kwalifikowanych skutków w celu ukarania za zachowania, które miały miejsce i były realizowane w państwach trzecich, a na które państwa te postanowiły, z własnych względów politycznych, zezwolić. W tym względzie Sąd wskazał, że zastosowanie art. 101 ust. 1 TFUE do zachowań, które – jak można przewidzieć – wywołają natychmiastowe i istotne skutki w EOG, jest uzasadnione w świetle prawa międzynarodowego publicznego, a zatem między innymi w świetle zasady nieingerencji.

259 Wobec tego należy stwierdzić, że owe pkt 500 i 501, które składają się na dokonaną przez Sąd analizę podniesionego przed nim zarzutu szczegółowego pierwszego części szóstej zarzutu trzeciego, opartego na naruszeniu zasad suwerenności i nieingerencji, nie dotyczą dokonanej przez Sąd analizy środka obrony opartego na przymusie państwowym, który Sąd zbadał w pkt 504–564 zaskarżonego wyroku i który jest jedynym, do którego odnosi się niniejsza część zarzutu czwartego odwołania.

260 Tymczasem SAS Cargo i in. nie przedstawiają żadnego argumentu wyjaśniającego, w jaki sposób pkt 500 i 501 zaskarżonego wyroku miałyby zawierać błędną ocenę w odniesieniu do środka obrony opartego na przymusie państwowym, który nie jest przedmiotem tych punktów. Odnosząca się do nich krytyka jest zatem niedopuszczalna zgodnie z orzecznictwem przytoczonym w pkt 82 niniejszego wyroku.

261 Ponadto w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. podnoszą w pierwszej kolejności, że Sąd zastosował błędne kryterium prawne przy ocenie ich środka obrony opartego na przymusie państwowym, należy przypomnieć, że art. 101 i 102 TFUE dotyczą jedynie antykonkurencyjnych zachowań podejmowanych przez przedsiębiorstwa z ich własnej inicjatywy. Jeśli antykonkurencyjne zachowanie zostaje narzucone przedsiębiorstwom przez ustawodawstwo krajowe lub jeśli ustawodawstwo to tworzy ramy prawne, które same w sobie eliminują jakąkolwiek możliwość konkurencyjnego zachowania ze strony przedsiębiorstw, owe postanowienia nie mają zastosowania. W takiej sytuacji, jak wynika z tych postanowień, ograniczenie konkurencji nie znajduje bowiem swej przyczyny w niezależnych zachowaniach przedsiębiorstw. Natomiast wspomniane postanowienia mogą znaleźć zastosowanie, jeśli okaże się, że ustawodawstwo krajowe pozostawia możliwość istnienia konkurencji, której niezależne zachowania przedsiębiorstw mogą zapobiec, którą mogą ograniczyć lub którą mogą zakłócić (zob. podobnie

wyroki: z dnia 11 listopada 1997 r., Komisja i Francja/Ladbroke Racing, C-359/95 P i C-379/95 P, EU:C:1997:531, pkt 33, 34; a także z dnia 14 października 2010 r., Deutsche Telekom/Komisja, C-280/08 P, EU:C:2010:603, pkt 80).

262 Możliwość wykluczenia określonego antykonkurencyjnego zachowania z zakresu stosowania art. 101 i 102 TFUE z uwagi na fakt, że zostało ono narzucone danym przedsiębiorstwom przez obowiązujące ustawodawstwo krajowe lub że ustawodawstwo to wyeliminowało jakąkolwiek możliwość konkurencyjnego zachowania ze strony przedsiębiorstw, została zatem dopuszczona przez Trybunał jedynie w sposób ograniczony (wyrok z dnia 14 października 2010 r., Deutsche Telekom/Komisja, C-280/08 P, EU:C:2010:603, pkt 81 i przytoczone tam orzecznictwo).

263 Trybunał orzekł też, że jeżeli prawo krajowe ogranicza się do zachęcania przedsiębiorstw do przyjęcia niezależnych zachowań antykonkurencyjnych lub do ułatwiania im przyjęcia takich zachowań, owe przedsiębiorstwa podlegają art. 101 i 102 TFUE (wyrok z dnia 14 października 2010 r., Deutsche Telekom/Komisja, C-280/08 P, EU:C:2010:603, pkt 82 i przytoczone tam orzecznictwo).

264 Wbrew temu, co twierdzą SAS Cargo i in., orzecznictwo to nie wprowadza rozróżnienia pomiędzy przepisami krajowymi państw członkowskich i przepisami krajowymi państw trzecich.

265 Ponadto zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 198 niniejszego wyroku, o ile do organu, który podnosi naruszenie reguł konkurencji, należy udowodnienie tego naruszenia, o tyle do przedsiębiorstwa podnoszącego środek obrony przed stwierdzeniem naruszenia tych reguł należy wykazanie, że przesłanki zastosowania przepisu, z którego wywodzony jest ów środek obrony, są spełnione, w związku z czym wspomniany organ będzie wówczas musiał przedstawić inne dowody.

266 Z powyższych elementów wynika, że SAS Cargo i in. niesłusznie utrzymują, iż Sąd naruszył prawo w pkt 509–512 zaskarżonego wyroku, gdy przypomniał w nich zasadniczo wnioski płynące z orzecznictwa przedstawionego w pkt 258–263 i 265 niniejszego wyroku i gdy uznał w pkt 513 zaskarżonego wyroku, że mają one zastosowanie w ten sam sposób do prawa i zachowań państwa członkowskiego lub umawiającej się strony porozumienia EOG, jak i do prawa i zachowań państwa trzeciego, oraz gdy w konsekwencji stwierdził, że to do SAS Cargo i in. należało udowodnienie, iż przepisy krajowe danych państw trzecich nie zachęcały ich do podjęcia rozpatrywanego zachowania, lecz zobowiązywały je do tego.

267 Przyjęcie przedstawionej przez SAS Cargo i in. interpretacji tego środka obrony opartego na przymusie państwowym byłoby zresztą sprzeczne z koniecznością ścisłego stosowania owego środka, które jako jedyne nie podważa jednoznacznego brzmienia art. 101 i 102 TFUE odnoszących się do przyjmowanych przez przedsiębiorstwa zachowań.

268 W konsekwencji w zakresie, w jakim niniejsza część zarzutu opiera się na założeniu, zgodnie z którym do uwzględnienia środka obrony opartego na przymusie państwowym państwa trzeciego wystarczy, aby przepisy tego państwa zachęcały do przyjęcia antykonkurencyjnego zachowania, należy ją oddalić jako bezzasadną, ponieważ założenie to jest błędne.

269 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o argumentację SAS Cargo i in. odnoszącą się do oceny Sądu dotyczącej Japonii, w kwestii ich pierwszego zarzutu przeinaczenia należy zauważyć, że w pkt 537 zaskarżonego wyroku Sąd wskazał, iż co się tyczy twierdzenia SAS Cargo i in., zgodnie z którym Komisja nie przytoczyła w spornej decyzji ust. 1 standardowej klauzuli występującej w ASA

zawartych przez Japonię, ustęp ten wymienia czynniki, które należy uwzględnić przy ustalaniu stawek, i stanowi, że stawki te należy określać zgodnie z dalszymi postanowieniami artykułu, w którym ustęp ten się znajduje. Wywiódł on z tego, że ani z owego postanowienia, ani z postanowienia przytoczonego w spornej decyzji nie wynika, iż owe ASA nakładają obowiązek koordynacji między przewoźnikami w zakresie określania dopłat. Dodał on, że SAS Cargo i in. nie przedstawiły zresztą żadnego popartego dowodami argumentu, który mógłby wykazać, że jest inaczej.

270 Tymczasem w pkt 140 skargi do Sądu SAS Cargo i in. wyjaśniły, że ów ust. 1 zawarty w ASA mającej zastosowanie do SAS Cargo wskazywał, co następuje:

„Taryfy każdej uzgodnionej usługi są ustalane na rozsądnym poziomie, z należytym uwzględnieniem wszystkich istotnych czynników, w tym kosztów operacyjnych, rozsądnego zysku, charakterystycznych cech usługi (takich jak normy dotyczące szybkości i wyposażenia) oraz taryf innych przedsiębiorstw lotniczych w odniesieniu do jakiejkolwiek części określonej trasy. Taryfy te ustala się zgodnie z poniższymi postanowieniami niniejszego artykułu”.

271 Należy zatem stwierdzić, że w świetle orzecznictwa przypomnianego w pkt 108 niniejszego wyroku podnoszone przeinaczenie nie zostało wykazane, ponieważ pkt 537 zaskarżonego wyroku wiernie przedstawia treść tego ust. 1.

272 Co się tyczy zarzutu przeinaczenia dotyczącego pkt 538 zaskarżonego wyroku, należy zauważyć, że w punkcie tym Sąd wskazał, iż SAS Cargo i in. nie kwestionują tego, że postanowienia ASA dotyczące rozmów w sprawie taryf pomiędzy wyznaczonymi przewoźnikami na określonych trasach nie mogą upoważniać do prowadzenia ogólnych rozmów w sprawie taryf pomiędzy wieloma przewoźnikami obsługującymi różne kraje przeznaczenia, takich jak te, o których mowa w spornej decyzji.

273 Tymczasem w pkt 128 ich skargi do Sądu, który miał zostać przeinaczony w tym pkt 538, SAS Cargo i in. podniosły, co następuje:

„[…] lokalne władze lotnicze w Hongkongu, Japonii i Tajlandii nie stosowały klauzul taryfowych dla poszczególnych połączeń. Określały one raczej poziomy dopłat w zależności od międzynarodowego lub krajowego charakteru tras (np. w Japonii) lub w zależności od stref konferencji taryfowej IATA (np. w Hongkongu, Tajlandii). Ponieważ wszystkie państwa EOG należą do kategorii tras międzynarodowych i do tej samej strefy konferencji taryfowej IATA […], zatwierdzono ten sam poziom dopłaty dla wszystkich tras do EOG. Podejście to ma na celu ograniczenie kosztów transakcji ponoszonych przez lokalnych przewoźników krajowych oraz lokalnych spedytorów i załadowców […]. Z systemów administracyjnych wdrażających obowiązujące ASA wynikało zatem bezpośrednio, że władze azjatyckie nakładały na wszystkich przewoźników przewożących towary do Europy obowiązek stosowania tego samego poziomu dopłaty, aczkolwiek przy użyciu różnych metod, zgodnie z wyjaśnieniami przedstawionymi poniżej. Taki stan rzeczy był w pełni zgodny z klauzulami taryfowymi ASA, ponieważ te same przedsiębiorstwa lotnicze były wyznaczonymi przewoźnikami w każdej obowiązującej ASA. Władze Hongkongu i Zjednoczonych Emiratów Arabskich (Dubaj) wyjaśniły to Komisji […]”.

274 O ile SAS Cargo i in. twierdziły w ten sposób, że „władze azjatyckie nakładały na wszystkich przewoźników przewożących towary do Europy obowiązek stosowania tego samego poziomu dopłaty”, z owego pkt 128 nie wynika, że utrzymywały one, iż zawarte przez Japonię ASA upoważniały do prowadzenia ogólnych rozmów w sprawie taryf pomiędzy wieloma

przewoźnikami obsługującymi różne kraje przeznaczenia w ramach EOG, takich jak te rozmowy, za które ukarano w spornej decyzji. W związku z tym w świetle orzecznictwa przypomnianego w pkt 108 niniejszego wyroku drugi zarzut przeinaczenia również nie został wykazany.

275 Co się tyczy trzeciego zarzutu przeinaczenia, dotyczącego pkt 545 zaskarżonego wyroku, Sąd wskazał w tym punkcie, że w zakresie, w jakim przedstawione przez SAS Cargo i in. dowody nie wykazują istnienia obowiązku uzgodnienia przez przewoźników poziomu dopłaty paliwowej, żaden z tych dowodów nie może podważyć informacji zawartych w motywach 198, 244, 256, 391, 392, 488 i 491 spornej decyzji, z których wynika, że inicjatywa składania wniosków zbiorowych w przedmiocie dopłaty paliwowej należała do przewoźników, a nie do japońskiego urzędu lotnictwa cywilnego. Należy zatem stwierdzić, że poprzez argumentację dotyczącą tego punktu, przedstawioną w pkt 252 niniejszego wyroku, SAS Cargo i in. krytykują w rzeczywistości interpretację tych motywów spornej decyzji, przytoczonych przez Sąd we wspomnianym pkt 545. Sąd nie mógł zatem poprzez tę interpretację przeinaczyć ich argumentacji dotyczącej dopłaty paliwowej. Ten trzeci zarzut przeinaczenia jest zatem bezpodstawny.

276 Jeśli chodzi o przedstawioną w pkt 253 niniejszego wyroku argumentację odnoszącą się do pkt 543 zaskarżonego wyroku, dotyczącą z jednej strony zarzucanego przeinaczenia dowodów, wystarczy zauważyć, że w tym pkt 543 Sąd, po dokonaniu oceny elementów przedstawionych przez SAS Cargo i in. na poparcie ich twierdzeń, doszedł do wniosku, że żaden z przekazanych dokumentów nie dowodzi istnienia przymusu państwowego uzasadniającego niezastosowanie art. 101 ust. 1 TFUE. Pod pozorem zarzutu przeinaczenia SAS Cargo i in. dążą zatem w rzeczywistości do uzyskania nowej oceny tych dowodów przez Trybunał. Wobec tego owa argumentacja jest w tym zakresie niedopuszczalna zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 72 niniejszego wyroku.

277 Z drugiej strony w zakresie, w jakim w ramach rzeczonej argumentacji wnoszące odwołanie twierdzą, że Sąd nie ustosunkował się do niektórych z ich argumentów, podnoszą one naruszenie przez Sąd ciążącego na nim obowiązku uzasadnienia. Zgodnie bowiem z utrwalonym orzecznictwem zarzut dotyczący braku ustosunkowania się przez Sąd do argumentów powołanych w pierwszej instancji jest co do zasady równoznaczny z powołaniem się na naruszenie obowiązku uzasadnienia, który wynika z art. 36 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, znajdującego zastosowanie do Sądu na podstawie art. 53 akapit pierwszy tego statutu i art. 117 regulaminu postępowania przed Sądem (wyrok z dnia 28 września 2023 r., Changmao Biochemical Engineering/Komisja, C-123/21 P, EU:C:2023:708, pkt 185 i przytoczone tam orzecznictwo). Tymczasem, biorąc pod uwagę orzecznictwo przypomniane w pkt 85 niniejszego wyroku i w świetle tego, co Sąd wskazał nie tylko w pkt 543, lecz również w pkt 542 i 544 zaskarżonego wyroku, w których omówił on też dowody przedstawione mu przez SAS Cargo i in. i je ocenił, takie naruszenie nie zostało wykazane.

278 Co się tyczy twierdzenia, zgodnie z którym Sąd naruszył „zasadę równości”, gdy nie przyznał im dostępu do dowodów pochodzących z okresu po wystosowaniu pisma w sprawie przedstawienia zarzutów, wystarczy zauważyć, że nawet przy założeniu, iż twierdzenie to jest dopuszczalne, nie różni się ono od twierdzenia zaprezentowanego w zarzucie pierwszym odwołania, wobec czego należy je w każdym razie oddalić z tych samych powodów.

279 W trzeciej kolejności, co się tyczy argumentacji przedstawionej w pkt 254–256 niniejszego wyroku, po pierwsze, należy stwierdzić, że jest ona niedopuszczalna na podstawie orzecznictwa przedstawionego w pkt 72 tego wyroku, ponieważ za jej pomocą SAS Cargo i in., pod pozorem zarzutów naruszenia prawa dotyczących sytuacji istniejącej w Tajlandii, dążą do uzyskania nowej oceny okoliczności faktycznych i dowodów.

280 Po drugie, w zakresie, w jakim poprzez tę argumentację SAS Cargo i in. kwestionują wewnętrzną spójność spornej decyzji, wspomniana argumentacja jest niedopuszczalna zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 74 niniejszego wyroku.

281 Po trzecie, w zakresie, w jakim w ramach rzeczonej argumentacji twierdzą one, że Sąd nie odniósł się do wszystkich przedstawionych przez nie dowodów, wystarczy zauważyć, że Sąd zbadał działania władz tajlandzkich w pkt 556–561 zaskarżonego wyroku i że w pkt 562 tego wyroku Sąd stwierdził, iż w odniesieniu do uregulowań obowiązujących w Tajlandii SAS Cargo i in. zdołały wykazać, czemu Komisja skutecznie nie zaprzeczyła, że od dnia 20 lipca 2005 r. władze tego państwa stworzyły ramy prawne, które same wyeliminowały wszelką możliwość konkurencyjnych zachowań między przewoźnikami w odniesieniu do określenia kwoty dopłaty paliwowej mającej zastosowanie do lotów z Tajlandii. Wskazał on tam również, że SAS Cargo i in. nie wykazały natomiast, iż tajlandzkie uregulowania wyeliminowały wszelkie możliwości konkurowania w zakresie dopłaty z tytułu bezpieczeństwa lub że w odniesieniu do dopłaty paliwowej wszelkie możliwości konkurowania zostały wyeliminowane w okresie przed dniem 20 lipca 2005 r.

282 Należy zatem stwierdzić, że poprzez trzeci argument przedstawiony w pkt 255 niniejszego wyroku wnoszące odwołanie zmierzają do uzyskania od Trybunału, pod pozorem zarzutu naruszenia przez Sąd ciążącego na nim obowiązku uzasadnienia, nowej oceny okoliczności faktycznych i dowodów. Argumentacja ta jest zatem niedopuszczalna zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 72 niniejszego wyroku.

283 Po czwarte, w zakresie, w jakim twierdzą one, że powinny były mieć dostęp do dodatkowych dowodów odciążających, argumentacja ta nie różni się od argumentacji przedstawionej na końcu pkt 253 niniejszego wyroku i należy ją oddalić z tych samych powodów co powody, które zostały już przedstawione w pkt 278 tego wyroku.

284 Po piąte, co się tyczy argumentacji przedstawionej w pkt 256 niniejszego wyroku, wystarczy zauważyć, że nie ma podstaw do stwierdzenia naruszeń prawa w pkt 555–557, 562 i 563 zaskarżonego wyroku, ponieważ twierdzenia SAS Cargo i in. w tym względzie opierają się na założeniu, zgodnie z którym zdołały one wykazać, iż rozważania Sądu dotyczące systemów regulacyjnych w Hongkongu i Japonii były obarczone błędami. Tymczasem, jak wynika z powyższej analizy, założenie to jest bezzasadne.

285 Jeśli chodzi o twierdzenie dotyczące naruszenia domniemania niewinności, opiera się ono również na niewłączeniu Królestwa Tajlandii do państw, w odniesieniu do których można by zarzucić SAS Cargo i in. naruszenie art. 101 ust. 1 TFUE. Tymczasem, o ile Sąd stwierdził, że takiego naruszenia nie można przyjąć w stosunku do SAS Cargo i in. w odniesieniu do lotów z tego państwa trzeciego w zakresie dopłaty paliwowej począwszy od dnia 20 lipca 2005 r., o tyle nie wykluczył on istnienia takiego naruszenia w odniesieniu do wszystkich lotów z tego państwa w całym okresie naruszenia, w związku z czym założenie stanowiące podstawę tej argumentacji nie znajduje też oparcia w okolicznościach faktycznych.

286 Co się tyczy krytyki odnoszącej się do włączenia państw trzecich do zakresu stosowania jednolitego i ciągłego naruszenia w pkt 623 i 624 zaskarżonego wyroku, wystarczy zauważyć, że opiera się ona na tych samych argumentach co argumenty, które zostały już oddalone w dwóch poprzednich punktach niniejszego wyroku.

287 Z całości powyższych rozważań wynika, że część drugą zarzutu czwartego odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalną, a w części oddalić jako bezzasadną.

W przedmiocie części trzeciej, dotyczącej kwalifikacji rozpatrywanego zachowania jako jednolitego i ciągłego naruszenia

– *Argumentacja stron*

288 SAS Cargo i in. podnoszą, że Sąd naruszył prawo, gdy odrzucił ich argumentację kwestionującą wniosek Komisji, zgodnie z którym opisane w spornej decyzji zachowanie stanowiło jednolite i ciągłe naruszenie. Rozpatrywane zachowanie było bowiem tak zróżnicowane, że nie można go było racjonalnie utożsamić z „jednolitym" naruszeniem. Ocena Sądu w tym względzie jest pod wieloma względami błędna.

289 W pierwszej kolejności w pkt 302–304 zaskarżonego wyroku Sąd pominął istotną kwestię podniesioną przez SAS Cargo i in., a mianowicie, że zachowania wymienione w sekcji 4 spornej decyzji miały miejsce w różnych kontekstach i służyły różnym celom. Prawdą jest, że we wspomnianym pkt 302 Sąd poczynił aluzję do zachowań każdego rodzaju. Jednakże nigdy nie odniósł się on do kluczowej kwestii, że te różne rodzaje zachowań nie miały ze sobą nic wspólnego. Postąpiwszy w ten sposób, Sąd naruszył ciążący na nim obowiązek uzasadnienia.

290 W drugiej kolejności Sąd popełnił błędy dotyczące zachowania, które miało miejsce w Szwajcarii. W pkt 612–618 zaskarżonego wyroku Sąd potwierdził, że jedyny kontakt z udziałem SAS Cargo i in., który miał miejsce po dniu 1 czerwca 2002 r., nie był niezgodny z prawem. Jednakże w pkt 604 tego wyroku Sąd przeinaczył dowody, gdy odwołał się do pojęcia „ciągłości" w stosowaniu kryterium rzeczywistej masy. W pkt 604 i 605 tego wyroku Sąd nie ustosunkował się również do argumentów i dowodów przedstawionych w pkt 161 skargi w pierwszej instancji, za pomocą których SAS Cargo i in. nie kwestionowały w istocie istnienia konkretnego spotkania, lecz ich udział w tym spotkaniu. Ponadto ze wspomnianego pkt 605 wynika, że nie było porozumienia w sprawie wykorzystania, w celu obliczenia dopłaty paliwowej, raczej rzeczywistej masy, a nie „masy podlegającej opłacie", podczas gdy w pkt 606 tego wyroku Sąd potwierdził wniosek Komisji, zgodnie z którym SAS Cargo i in. uczestniczyły w takim porozumieniu, lecz jednocześnie postanowiły go nie stosować. Punkt 610 zaskarżonego wyroku jest również obarczony błędem w zakresie, w jakim wskazano w nim, że komunikat pracownika wnoszących odwołanie dotyczący zniesienia dopłaty paliwowej naruszał art. 101 ust. 1 TFUE, mimo że komunikat ten był powszechnie dostępny. Sąd powinien był zbadać, czy komunikat ten prowadził do większej przejrzystości cen lub ułatwiał przestrzeganie porozumienia. Ponieważ tego nie uczynił, naruszył ciążący na nim obowiązek uzasadnienia. Ponadto w odniesieniu do tego lokalnego zachowania z grudnia 2001 r. dotyczącego dopłat na trasach ze Szwajcarii ani art. 101 TFUE, ani art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria nie miały zastosowania, w związku z czym pkt 611 tego wyroku jest błędny pod względem prawnym.

291 W trzeciej kolejności Sąd popełnił błędy przy ocenie twierdzeń innych przewoźników dotyczących zachowania SAS Cargo i in. W pkt 625–650 zaskarżonego wyroku Sąd słusznie uznał, że dowody w postaci wiadomości elektronicznych zawartych w kilku motywach spornej decyzji nie wykazywały istnienia niezgodnych z prawem kontaktów między nimi a innymi przewoźnikami. Jednakże postąpił on niesłusznie, gdy nie podważył również znaczenia wewnętrznej wiadomości elektronicznej wysłanej w dniu 17 lutego 2003 r. przez pracownika innego przewoźnika z siedzibą w Zjednoczonym Królestwie, o której mowa w motywie 273 spornej decyzji. W pkt 634 i 635 tego wyroku Sąd uznał, że SAS Cargo i in. nie przedstawiły dowodów na poparcie ich stanowiska. Sąd popełnił jednak błąd, gdy nie zbadał rzeczywistej kwestii, którą podniosły. Otóż, po pierwsze, Sąd nie uwzględnił niektórych przedstawionych przez nie argumentów. Po drugie, wbrew twierdzeniu zawartemu w tym pkt 635, nie oparły się one wyłącznie na okoliczności, że spedytor otrzymał informacje od innych przewoźników. Z błędów tych wynika, że dowód ten również nie może zostać uwzględniony przeciwko nim.

292 W czwartej kolejności prawdą jest, że Sąd przyznał, w szczególności w pkt 407–411 zaskarżonego wyroku, że niektóre zachowania, biorąc pod uwagę sojusz WOW, były uzasadnione. Sąd niesłusznie uznał jednak, że niektóre zachowania w ramach tego sojuszu „szły zbyt daleko" w braku wspólnej zintegrowanej polityki taryfowej. W każdym razie, nawet gdyby takie kontakty w ramach wspomnianego sojuszu stanowiły naruszenie art. 101 ust. 1 TFUE, kontakty te stanowiłyby część jednolitego i ciągłego naruszenia tylko wtedy, gdyby istniał obiektywny związek między tymi kontaktami a owym jednolitym i ciągłym naruszeniem lub gdyby SAS Cargo i in. miały zamiar uczestniczyć w kartelu światowym, a nie w zachowaniu związanym z tym sojuszem. Tymczasem Sąd nie wykazał istnienia takiego obiektywnego związku między kontaktami w ramach sojuszu WOW a jednolitym i ciągłym naruszeniem. Punkt 430 tego wyroku zawiera tylko jedno stwierdzenie w tym względzie, w związku z czym wspomniany wyrok jest niewystarczająco uzasadniony. Wynika z tego, że pkt 428–432 rzeczonego wyroku należy uchylić, wobec czego kontakty w ramach sojuszu WOW powinny zostać wyłączone z dowodów uczestnictwa SAS Cargo i in. w jednolitym i ciągłym naruszeniu.

293 W piątej kolejności, co się tyczy porozumień wertykalnych dotyczących dostarczania zdolności przewozowych, odrzucenie w pkt 475–487 zaskarżonego wyroku wyjaśnienia SAS Cargo i in. dotyczącego otrzymywania przez nie wiadomości elektronicznych zwanych „Drodzy partnerzy" jest błędne. Po pierwsze, pkt 477–479, 484 i 485 tego wyroku są niewystarczająco uzasadnione i naruszają zasady odpowiedzialności osobistej i domniemania niewinności, ponieważ odnoszą się one wyłącznie do kontaktów lub działań pracowników innych przewoźników i nie poruszają kwestii udziału SAS Cargo i in. w tych kontaktach ani ich wiedzy na ten temat. Punkty te nie mogą zatem wykazać, że SAS Cargo i in. popełniły naruszenie. Po drugie, w pkt 479 wspomnianego wyroku powtórzono stanowisko Komisji przedstawione w złożonej przez nią do Sądu odpowiedzi na skargę, przy czym nie odniesiono się do argumentu ani dowodów przedstawionych przez SAS Cargo i in. Po trzecie, w pkt 480 i 481 tego wyroku Sąd nie zbadał, czy dowody, na których oparła się Komisja, pozwoliły jej słusznie stwierdzić, że nie było innego wiarygodnego wyjaśnienia odnośnie do otrzymywania przez SAS Cargo i in. wspomnianych wiadomości elektronicznych. Po czwarte, twierdzenia Sądu zawarte w pkt 482 i 483 zaskarżonego wyroku nie znajdują poparcia ani w piśmie w sprawie przedstawienia zarzutów, ani w spornej decyzji. Chodzi zatem o niezgodne z prawem zastąpienie uzasadnienia, w związku z czym owe pkt 482 i 483 należy uchylić.

294 W szóstej kolejności Sąd popełnił błędy dotyczące wiedzy SAS Cargo i in. o jednolitym i ciągłym naruszeniu. W pkt 669 zaskarżonego wyroku Sąd przyznał, że Komisja nie wykazała bezpośredniego udziału SAS Cargo i in. we wszystkich działaniach antykonkurencyjnych. Wynika

z tego, że Komisja była zobowiązana udowodnić, iż wiedziały one o zachowaniu innych przewoźników lub że mogły je rozsądnie przewidzieć. W tym względzie w pkt 670 tego wyroku Sąd zauważył, że sporna decyzja odnosi się do ośmiu kontaktów. Tymczasem przede wszystkim SAS Cargo i in. podniosły, bez uzyskania odpowiedzi na ten argument, że owe kontakty nie ujawniają niczego na temat rozpatrywanej koordynacji. Następnie, ponieważ cztery z nich są wiadomościami elektronicznymi zwanymi „Drodzy partnerzy", nie można się na nie powoływać, jak wynika z poprzedniego punktu niniejszego wyroku. Cztery pozostałe wiadomości elektroniczne zostały przeinaczone przez Sąd, który ponadto nie uzasadnił w wystarczający sposób swojego stanowiska. Poza tym w pkt 671, 672, 677 i 678 zaskarżonego wyroku Sąd dokonał niezgodnego z prawem zastąpienia uzasadnienia. Oprócz tego w pkt 678 i 679 owego wyroku Sąd przeinaczył jasne znaczenie wiadomości elektronicznej z dnia 17 lutego 2003 r. i nie uwzględnił dowodów odciążających. Co się tyczy pkt 681 i 683 wspomnianego wyroku, należy je również uchylić, ponieważ Sąd w żaden sposób nie wyjaśnił powodów, dla których przywołane wiadomości elektroniczne miały umożliwić spółce SAS zapoznanie się z zachowaniem, w którym spółka ta nie uczestniczyła. Punkt 685 tego wyroku jest również obarczony błędem, ponieważ Sąd przedstawia w nim w wadliwy sposób argument SAS Cargo i in., na który Sąd odpowiada w tym punkcie. Sąd nie mógł zaradzić niewystarczającemu charakterowi ośmiu wiadomości elektronicznych przywołanych przez Komisję w motywie 791 spornej decyzji w ten sposób, że ograniczył się do odesłania do innych motywów, nie wyjaśniwszy, w jaki sposób owe kontakty umożliwiły SAS Cargo i in. uświadomienie sobie zachowań, w których nie uczestniczyły. Analizę Sądu w pkt 660–694 zaskarżonego wyroku dotyczącą wiedzy SAS Cargo i in. na temat zachowania innych przewoźników należy zatem odrzucić, podobnie jak zawarte w pkt 713–728 tego wyroku ustalenia Sądu dotyczące zakresu ich uczestnictwa w naruszeniu.

295 Komisja podnosi, że ta część zarzutu jest niedopuszczalna w zakresie, w jakim odnosi się do dokonanej przez Sąd oceny okoliczności faktycznych, a w pozostałym zakresie jest bezzasadna.

– *Ocena Trybunału*

296 Z utrwalonego orzecznictwa wynika, że naruszenie art. 101 ust. 1 TFUE może wynikać nie tylko z pojedynczego działania, ale również z szeregu działań, a nawet z zachowania o charakterze ciągłym, nawet jeżeli jeden lub większa liczba elementów tego szeregu działań lub tego zachowania ciągłego także mogłyby stanowić, same w sobie i odrębnie, naruszenie tego postanowienia. Tak więc, w wypadku gdy różne zachowania wpisują się w „całościowy plan" ze względu na ich identyczny cel polegający na zakłócaniu konkurencji na rynku wewnętrznym, Komisja jest uprawniona do przypisania odpowiedzialności za te zachowania na podstawie udziału w naruszeniu rozpatrywanym jako całość (zob. podobnie wyroki: z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 27 czerwca 2024 r., Servier i in./Komisja, C-201/19 P, EU:C:2024:552, pkt 240).

297 Przedsiębiorstwo, które uczestniczyło w takim jednolitym i ciągłym naruszeniu w drodze swych własnych zachowań, które były objęte pojęciami „porozumienia" lub „uzgodnionej praktyki" mających cel antykonkurencyjny w rozumieniu art. 101 ust. 1 TFUE i które miały przyczynić się do realizacji naruszenia w jego całości, może być tym samym również odpowiedzialne za zachowania innych przedsiębiorstw w ramach tego naruszenia przez cały okres jego udziału we wspomnianym naruszeniu (zob. podobnie wyroki: z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 42 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 27 czerwca 2024 r., Servier i in./Komisja, C-201/19 P, EU:C:2024:552, pkt 241).

298 W tym względzie należy przypomnieć, że aby zakwalifikować różne zachowania jako jednolite i ciągłe naruszenie, nie ma potrzeby badania, czy istnieje między nimi związek komplementarności w tym znaczeniu, że każde z nich ma być odpowiedzią na jedną lub kilka konsekwencji normalnego działania konkurencji, a wzajemnie oddziałując, każde z nich przyczynia się do realizacji całości skutków antykonkurencyjnych zamierzonych przez ich sprawców w ramach całościowego planu mającego jednolity cel. Natomiast przesłanka związana z pojęciem „jednolitego celu" skutkuje tym, że należy zbadać, czy nie istnieją elementy charakteryzujące poszczególne zachowania składające się na naruszenie, które mogłyby świadczyć o tym, iż zachowania faktycznie wdrożone przez inne przedsiębiorstwa uczestniczące w naruszeniu nie mają tego samego antykonkurencyjnego celu czy skutku i nie wpisują się zatem w „całościowy plan" z uwagi na ich identyczny cel polegający na zakłóceniu konkurencji na rynku wewnętrznym (wyroki: z dnia 26 stycznia 2017 r., Villeroy & Boch/Komisja, C-644/13 P, EU:C:2017:59, pkt 50 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 27 czerwca 2024 r., Servier i in./Komisja, C-201/19 P, EU:C:2024:552, pkt 242).

299 W niniejszej sprawie w zakresie, w jakim w pierwszej kolejności SAS Cargo i in. podnoszą, że Sąd nie uzasadnił zaskarżonego wyroku, gdy nie ustosunkował się do ich argumentacji, zgodnie z którą rozpatrywane zachowania miały miejsce w różnych kontekstach i służyły różnym celom, wobec czego nie można ich uznać za jednolite naruszenie, wystarczy zauważyć, że podniesiony przez SAS Cargo i in. zarzut szczegółowy oparty na błędnych ustaleniach dotyczących jednolitego charakteru naruszenia został zbadany przez Sąd nie tylko w pkt 302–304 zaskarżonego wyroku, lecz w całym fragmencie obejmującym pkt 296–325 tego wyroku. W tym kontekście, poza przeprowadzoną w tych pkt 302–304 analizą argumentacji SAS Cargo i in. kwestionującej istnienie jednolitego antykonkurencyjnego celu, Sąd wskazał między innymi w pkt 317 tego wyroku, że SAS Cargo i in. zarzucały Komisji pominięcie, w odniesieniu do charakteru jednolitego i ciągłego naruszenia, szczególnych cech koordynacji, która była konieczna ze względu na lokalny kontekst regulacyjny lub stanowiła część zgodnych z prawem sojuszy, i oddalił tę argumentację ze względu na to, że SAS Cargo i in. ograniczyły się w ten sposób do powtórzenia argumentów podniesionych już na poparcie ich krytyki istnienia jednolitego celu antykonkurencyjnego, w związku z czym owe argumenty należało oddalić z tych samych powodów.

300 Ponadto w pkt 318–321 tego wyroku Sąd przeanalizował argumentację, w której SAS Cargo i in. podnosiły, że odmowa zapłaty prowizji różni się od pozostałych części składowych jednolitego naruszenia tym, iż wynika ze sporu pomiędzy przewoźnikami i spedytorami w przedmiocie interpretacji standardowych klauzul, w przeciwieństwie do „tajnej koordynacji [dotyczącej dopłaty paliwowej i dopłaty z tytułu bezpieczeństwa] przez nielicznych przewoźników". Sąd oddalił ją, stwierdziwszy w istocie, że ze spornej decyzji wynika, iż cel odmowy zapłaty prowizji nie tylko był odrębny od publicznego sporu o charakterze prawnym, na który powoływały się SAS Cargo i in., ale mógł wzmocnić koordynację w zakresie dopłat.

301 Tak więc Sąd przedstawił odpowiednio powody, dla których SAS Cargo i in. nie zdołały wykazać, że ze względu na te podnoszone różne konteksty i różne cele Komisja nie wykazała w wystarczający sposób w spornej decyzji jednolitego charakteru naruszenia. W konsekwencji w świetle orzecznictwa przypomnianego w pkt 84 i 85 niniejszego wyroku podnoszone naruszenie obowiązku uzasadnienia nie zostało wykazane.

302 W drugiej kolejności, co się tyczy argumentacji przedstawionej w pkt 290 niniejszego wyroku, należy przede wszystkim zauważyć, że w zakresie, w jakim poprzez tę argumentację SAS Cargo i in. powołują się na przeinaczenie, którego miał dopuścić się Sąd w pkt 604 zaskarżonego wyroku w zakresie, w jakim odniósł się on do pojęcia „ciągłości" („skarżące trzymałyby się") w stosowaniu

kryterium rzeczywistej masy, wystarczy zauważyć, że argument ten nie spełnia wymogów precyzji wynikających z orzecznictwa przypomnianego w pkt 108 niniejszego wyroku, ponieważ SAS Cargo i in. nie przedstawiają między innymi treści wiadomości elektronicznej, która miała zostać przeinaczona. Argument ten jest w konsekwencji niedopuszczalny.

303 Następnie w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. twierdzą, że Sąd naruszył ciążący na nim obowiązek uzasadnienia, nie ustosunkowawszy się do argumentacji przedstawionej przez nie w pkt 161 ich skargi w pierwszej instancji, wystarczy przypomnieć, że – jak wskazano już w pkt 85 niniejszego wyroku – ów obowiązek uzasadnienia nie wymaga od Sądu ustosunkowania się w sposób wyczerpujący do każdego punktu argumentacji przedstawionej przez strony sporu, pod warunkiem że uzasadnienie zaskarżonego wyroku umożliwia zainteresowanym poznanie podstaw, na których Sąd oparł swe rozstrzygnięcie, a Trybunałowi dostarcza elementów wystarczających do dokonania kontroli w ramach postępowania odwoławczego. Tymczasem Sąd ocenił argumentację SAS Cargo i in. dotyczącą zachowania w Szwajcarii, które było przedmiotem pkt 158–164 tej skargi, w pkt 597–618 zaskarżonego wyroku. Ponadto SAS Cargo i in. nie twierdzą nawet, że nie umożliwiono im zrozumienia powodów, dla których ich argumentacja przedstawiona w pierwszej instancji została uwzględniona przez Sąd jedynie częściowo. W tych okolicznościach podnoszone naruszenie obowiązku uzasadnienia nie zostało wykazane.

304 Wreszcie w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. krytykują pkt 605, 606 i 610 zaskarżonego wyroku, wystarczy zauważyć, że zmierzają one w rzeczywistości do tego, aby Trybunał zastąpił swoją własną oceną okoliczności faktycznych i dowodów ocenę dokonaną przez Sąd, przy czym nie zarzucają mu jakiegokolwiek przeinaczenia. Wynika z tego, że owe uwagi krytyczne są niedopuszczalne na podstawie orzecznictwa zawartego w pkt 72 niniejszego wyroku.

305 W trzeciej kolejności należy stwierdzić, że poprzez argumentację przedstawioną w pkt 291 niniejszego wyroku SAS Cargo i in. ponownie dążą do uzyskania od Trybunału nowej oceny okoliczności faktycznych i dowodów dotyczących twierdzeń innych przewoźników na temat ich zachowania, których oceny Sąd dokonał w pkt 629–650 zaskarżonego wyroku, a konkretnie analizy, w której Sąd jedynie częściowo uwzględnił ich wniosek o wyłączenie niektórych kontaktów z łańcucha poszlak uwzględnionych przeciwko nim w spornej decyzji. Argumentacja ta, w której nie zarzuca się Sądowi żadnego przeinaczenia, jest zatem również niedopuszczalna na podstawie orzecznictwa zawartego w pkt 72 niniejszego wyroku.

306 W czwartej kolejności to samo dotyczy zasadniczo argumentacji przedstawionej w pkt 292 niniejszego wyroku, ponieważ SAS Cargo i in. zmierzają w niej do uzyskania od Trybunału nowej oceny okoliczności faktycznych i dowodów dotyczących zakresu kontaktów, które miały miejsce w ramach sojuszu WOW.

307 Natomiast w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. twierdzą, że Sąd nie wykazał istnienia obiektywnego związku między tymi kontaktami a jednolitym i ciągłym naruszeniem, należy stwierdzić, że zarzut szczegółowy SAS Cargo i in. dotyczący włączenia kontaktów w ramach sojuszu WOW do zakresu jednolitego i ciągłego naruszenia został zbadany przez Sąd nie tylko w pkt 430 zaskarżonego wyroku, lecz w pkt 429–431 tego wyroku, w których Sąd szczegółowo przedstawił powody, dla których czynniki wskazane przez SAS Cargo i in. w celu wykazania braku obiektywnego związku wzajemnych kontaktów między członkami sojuszu WOW a jednolitym i ciągłym naruszeniem nie mogły w istocie podważyć istnienia całościowego planu stwierdzonego w spornej decyzji. Podnoszone naruszenie obowiązku uzasadnienia nie zostało zatem wykazane.

308 W piątej kolejności, jeśli chodzi o argumentację przedstawioną w pkt 293 niniejszego wyroku, po pierwsze, należy stwierdzić, że w zakresie, w jakim w ramach tej argumentacji SAS Cargo i in. twierdzą, iż Sąd błędnie ocenił znaczenie wiadomości elektronicznych zwanych „Drodzy partnerzy", zmierzają one ponownie do tego, aby Trybunał zastąpił swoją własną oceną okoliczności faktycznych i dowodów ocenę dokonaną przez Sąd w pkt 477–485 zaskarżonego wyroku, przy czym nie zarzucają mu jakiegokolwiek przeinaczenia. Argumentacja ta jest zatem również niedopuszczalna na podstawie orzecznictwa zawartego w pkt 72 niniejszego wyroku.

309 Po drugie, w zakresie, w jakim SAS Cargo i in. podnoszą naruszenie zasad odpowiedzialności osobistej i domniemania niewinności, wystarczy uznać, że twierdzenie to opiera się na założeniu, zgodnie z którym wiadomości elektroniczne zwane „Drodzy partnerzy", będące – jak wynika z pkt 468 zaskarżonego wyroku – zbiorowymi wiadomościami elektronicznymi wysyłanymi przez Lufthansa Cargo AG, nie pozwalają wykazać, że dopuściły się one naruszenia, ponieważ owe wiadomości odnoszą się wyłącznie do kontaktów lub działań pracowników innych przewoźników i nie poruszają kwestii udziału SAS Cargo i in. w tych kontaktach ani ich wiedzy na ten temat. W rzeczywistości poprzez wspomniane twierdzenie chcą one nakłonić Trybunał do ponownego zbadania okoliczności faktycznych i dowodów ocenionych już przez Sąd w pkt 475–488 zaskarżonego wyroku, przy czym nie zarzucają mu jakiegokolwiek przeinaczenia. W konsekwencji jest ono niedopuszczalne zgodnie z orzecznictwem przytoczonym w pkt 72 niniejszego wyroku.

310 Po trzecie, zarzut naruszenia przez Sąd ciążącego na nim obowiązku uzasadnienia również nie może zostać uwzględniony. O ile bowiem pkt 480 i 481 zaskarżonego wyroku ograniczają się do przedstawienia powodów, dla których Sąd uznał, że SAS Cargo i in. bezskutecznie powoływały się na publiczny charakter informacji rozpowszechnianych w ramach wiadomości elektronicznych opisanych w motywach 446, 450, 482 i 495 spornej decyzji, o tyle w pkt 475–479 oraz 482–488 tego wyroku Sąd zbadał pozostałe argumenty i dowody, które SAS Cargo i in. mu przedstawiły i które miały na celu w szczególności wykazanie, że owe wiadomości elektroniczne nie dotyczyły jednolitego i ciągłego naruszenia, lecz stosowania dopłaty paliwowej w ramach umów o rezerwację zdolności przewozowych zawartych między Lufthansą a innymi przewoźnikami.

311 W tym względzie Sąd stwierdził jednak z powodów przedstawionych w pkt 476–483 zaskarżonego wyroku, że wbrew twierdzeniom SAS Cargo i in. nie można uznać, iż wspomniane wiadomości elektroniczne miały na celu wyłącznie zapewnienie prawidłowego wykonania hipotetycznych umów o rezerwację zdolności przewozowych. Sąd stwierdził natomiast, że miały one na celu poinformowanie swoich adresatów, w tym SAS Cargo, w sposób zbiorowy, o zamiarze podwyższenia przez Lufthansę jej dopłaty paliwowej od określonej przyszłej daty. W świetle tych okoliczności i biorąc pod uwagę orzecznictwo przypomniane w pkt 84 i 85 niniejszego wyroku, nie można uznać, że Sąd nie zbadał, czy dowody, na których oparła się Komisja, pozwoliły jej słusznie stwierdzić, iż nie było innego wiarygodnego wyjaśnienia odnośnie do otrzymywania przez SAS Cargo i in. wspomnianych wiadomości elektronicznych.

312 Po czwarte, jeśli chodzi o zarzut dotyczący zastąpienia uzasadnienia, należy wskazać, że z jednej strony w pkt 482 zaskarżonego wyroku Sąd zauważył, odwoławszy się do wiadomości elektronicznych opisanych w motywach 446, 450, 482 i 495 spornej decyzji, a także do jej motywu 797, że Lufthansa nie ograniczyła się do przekazania publicznie dostępnych informacji stronom hipotetycznych umów o rezerwację zdolności przewozowych, lecz – przeciwnie – wysłała im zbiorowe wiadomości elektroniczne i ujawniła w ten sposób wszystkim adresatom tożsamość zainteresowanych przewoźników, a także kwotę i harmonogram dopłaty paliwowej,

którą byli oni zobowiązani uiszczać z tytułu tych hipotetycznych umów. Z drugiej strony w pkt 483 tego wyroku Sąd, odwoławszy się do motywów 453 i 450 spornej decyzji oraz do załączników A.59–A.61 do skargi w pierwszej instancji, uznał, że SAS Cargo i in. nie twierdziły nawet, iż takie zbiorowo wysyłane wiadomości były konieczne do wykonania tych hipotetycznych umów, i że z dokumentów zawartych w aktach sprawy wynika, iż tak nie było. Podnoszone zastąpienie uzasadnienia nie zostało zatem wykazane, ponieważ rozważania Sądu zawarte w tych pkt 482 i 483 wiążą się z ocenami zawartymi w spornej decyzji i odpowiadają na argumentację przedstawioną mu przez SAS Cargo i in., zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 180 i 181 niniejszego wyroku.

313 W szóstej kolejności, co się tyczy argumentacji przedstawionej w pkt 294 niniejszego wyroku, należy zauważyć, po pierwsze, że wprawdzie w pkt 669 zaskarżonego wyroku Sąd stwierdził, że Komisja uznała, iż SAS Cargo i in. uczestniczyły w dwóch z trzech części składowych jednolitego i ciągłego naruszenia, a mianowicie w części dotyczącej dopłaty paliwowej i w części dotyczącej dopłaty z tytułu bezpieczeństwa, a nie że miały one jedynie udowodnioną lub domniemaną wiedzę o nim, ale Komisja nie uznała, że uczestniczyły one bezpośrednio we wszystkich działaniach antykonkurencyjnych, które wchodziły w zakres tych części składowych.

314 Sąd przedstawił jednak następnie z jednej strony w pkt 670–676 zaskarżonego wyroku powody, dla których, biorąc pod uwagę opisane w nich kontakty oraz fakt, że SAS Cargo i in. nie wykazały, iż wiadomości elektroniczne opisane w motywach 274, 279, 346, 411, 446, 450, 482 i 495 spornej decyzji mogły być przedmiotem wiarygodnego alternatywnego wyjaśnienia dla koordynacji dopłaty paliwowej, Komisja mogła dojść do wniosku, że owe wiadomości mogły zapewnić im wystarczającą wiedzę na temat koordynacji między Lufthansą a innymi obwinionymi przewoźnikami. W tym względzie przedstawił on także w pkt 677–679 zaskarżonego wyroku rozważania uzupełniające. Ponadto w pkt 681 i 682 tego wyroku Sąd przedstawił powody, dla których Komisja słusznie uznała, że SAS Cargo i in. miały wystarczającą wymaganą wiedzę na temat zachowań dotyczących dopłaty paliwowej wprowadzonych w życie w państwach trzecich, w których nie były obecne.

315 Z drugiej strony w pkt 684–693 zaskarżonego wyroku Sąd przedstawił powody, dla których w świetle elementów zawartych w spornej decyzji i argumentów zaprezentowanych mu przez SAS Cargo i in. nie miały one podstaw, by zarzucać Komisji, że uznała, iż posiadały one wystarczającą wiedzę na temat elementów części składowej jednolitego i ciągłego naruszenia dotyczących dopłaty z tytułu bezpieczeństwa, w których nie uczestniczyły bezpośrednio.

316 Wobec tego SAS Cargo i in. niesłusznie podnoszą w istocie, w zarzucie szczegółowym szóstym niniejszej części rozpatrywanego zarzutu, że Sąd naruszył prawo, gdy nie sprawdził, czy Komisja udowodniła, że SAS Cargo i in. wiedziały o antykonkurencyjnych działaniach innych przewoźników, w których nie uczestniczyły bezpośrednio. Ponadto w zakresie, w jakim w ramach swojej argumentacji wnoszące odwołanie twierdzą, że Sąd nie dokonał prawidłowej oceny znaczenia niektórych kontaktów lub wiadomości elektronicznych, do których się odniósł, przypisał błędną wagę niektórym wiadomościom elektronicznym lub motywom spornej decyzji, które są niewystarczająco rozstrzygające, w porównaniu z innymi, lub nie uwzględnił niektórych rzekomo odciążających dowodów, tak naprawdę kwestionują one ocenę okoliczności faktycznych i dowodów dokonaną przez Sąd w tych pkt 669–693 zaskarżonego wyroku. W konsekwencji wspomniana argumentacja jest w tym zakresie niedopuszczalna zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 72 niniejszego wyroku.

317 Po drugie, stawiane Sądowi zarzuty przeinaczenia dotyczące pkt 670, 678 i 679 zaskarżonego wyroku nie spełniają wymogów precyzji wynikających z orzecznictwa zawartego w pkt 108 niniejszego wyroku. Są one zatem niedopuszczalne.

318 Po trzecie, biorąc pod uwagę okoliczności przedstawione w pkt 313–315 niniejszego wyroku oraz orzecznictwo przypomniane w pkt 84 i 85 tego wyroku, przedstawione w pkt 294 niniejszego wyroku twierdzenie o naruszeniu obowiązku uzasadnienia jest bezzasadne.

319 Po czwarte, w świetle orzecznictwa przypomnianego w pkt 180 niniejszego wyroku bezzasadne jest również twierdzenie o zastąpieniu uzasadnienia, którego Sąd miał dokonać w pkt 671, 672, 677 i 678 zaskarżonego wyroku, zważywszy, że w punktach tych Sąd ogranicza się do przedstawienia elementów zawartych w spornej decyzji.

320 Z powyższych rozważań wynika, że część trzecią zarzutu czwartego odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalną, a w części oddalić jako bezzasadną.

321 W konsekwencji zarzut czwarty odwołania należy w części odrzucić jako niedopuszczalny, w części oddalić jako bezskuteczny, a w części oddalić jako bezzasadny.

W przedmiocie zarzutu piątego, dotyczącego naruszenia prawa przy wykonywaniu przez Sąd przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania

Argumentacja stron

322 SAS Cargo i in. podnoszą, że Sąd naruszył prawo przy wykonywaniu przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania, co powinno skłonić Trybunał – w przypadku gdyby nie uchylił w całości grzywny na podstawie czterech pierwszych zarzutów odwołania – do obniżenia jej kwoty.

323 W pkt 940 zaskarżonego wyroku Sąd uznał, że w celu zapewnienia równego traktowania obwinionych przewoźników do wartości sprzedaży należy „ponownie wliczyć" obrót osiągnięty przez SAS Cargo i in. wyłącznie na trasach wewnętrznych. W tym względzie Sąd przyznał w pkt 934 tego wyroku, że ani wnoszące odwołanie, ani Komisja nie zażądały takiej zmiany grzywny. Sąd stwierdził jednak w pkt 932 tego wyroku, że zgodnie z odpowiedzią Komisji na skierowane do niej pytanie jest „możliwe", że inni przewoźnicy nie odliczyli swoich obrotów osiągniętych na trasach wewnętrznych w jednym państwie. Dalej Sąd uznał w pkt 935–937 i 939 tego wyroku, mimo iż nie zostało to podniesione w toku toczącego się przed nim postępowania, że brzmienie art. 1 ust. 1 spornej decyzji i skierowane do przewoźników żądanie udzielenia informacji wskazywały, że obroty dotyczące tras wewnętrznych w jednym państwie powinny były zostać wliczone do wartości sprzedaży. Następnie wydaje się, że Sąd założył w pkt 938 i 939 zaskarżonego wyroku, iż przewoźnicy wliczyli te obroty do wartości ich sprzedaży, i w konsekwencji stwierdził w pkt 940 tego wyroku, że nałożona na SAS Cargo i in. grzywna była dyskryminująca.

324 W pierwszej kolejności, dostosowawszy grzywnę w sposób wykraczający poza żądania złożonej do niego skargi, Sąd naruszył zasadę ne ultra petita, której zakresu nie zmienia przysługujące Sądowi nieograniczone prawo orzekania. W swoich żądaniach oraz w zarzucie piątym przed Sądem SAS Cargo i in. wniosły o obniżenie kwoty grzywny. Ponadto w uwagach do odpowiedzi z dnia 22 kwietnia 2021 r. wskazały one wyraźnie, że obrót związany z trasami wewnętrznymi nie

powinien być uwzględniany w wartości sprzedaży do celów obliczenia każdej nowej grzywny, którą Sąd może nałożyć w ramach przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania. Podobnie w odpowiedzi na pytanie Sądu Komisja jednoznacznie wskazała, że Sąd nie powinien uwzględnić sprzedaży SAS Cargo i in. realizowanej w ramach jednego i tego samego państwa EOG, gdyby postanowił skorzystać z przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania. W tych okolicznościach Sąd nie był właściwy do podniesienia tej kwestii z urzędu, ponieważ nie chodziło o kwestię porządku publicznego.

325 W drugiej kolejności Sąd naruszył prawo SAS Cargo i in. do bycia wysłuchanymi oraz zasadę kontradyktoryjności. Wnoszącym odwołanie nigdy nie umożliwiono zakwestionowania jego wniosku, zgodnie z którym grzywna była dyskryminująca, ponieważ żadna ze stron postępowania nie podniosła tej kwestii. Tymczasem nawet przy założeniu, że Sąd może z urzędu podwyższyć kwotę grzywny, zainteresowane przedsiębiorstwo powinno mieć przynajmniej takie samo prawo do bycia wysłuchanym jak prawo, które mu przysługuje, gdy Komisja zamierza dostosować grzywnę w toku postępowania administracyjnego lub sądowego, w szczególności w celu zapewnienia całkowitej równości broni.

326 W tym względzie SAS Cargo i in. wyjaśniają, że prawdą jest, iż w dniu 28 kwietnia 2021 r. sekretariat Sądu wezwał je do ustosunkowania się do odpowiedzi Komisji na szereg pytań Sądu, w tym do odpowiedzi z dnia 22 kwietnia 2021 r. Jednakże odpowiedź ta wskazywała jednoznacznie, że obrót uzyskany ze sprzedaży dotyczącej tras wewnętrznych nie powinien być wliczany do wartości sprzedaży. One same nigdy nie zostały wezwane do udzielenia odpowiedzi na pytanie Sądu w tym względzie i w żadnym momencie nie zostały poinformowane przez Sąd o jego zamiarze podwyższenia grzywny w celu uwzględnienia sprzedaży na trasach wewnętrznych, na podstawie zasady równego traktowania. W każdym razie, nawet gdyby pytanie skierowane do Komisji zostało skierowane również do nich, pytanie to było zbyt nieprecyzyjne, aby uznać, że ich prawo do bycia wysłuchanymi było przestrzegane.

327 W trzeciej kolejności w pkt 932 i 939 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył domniemanie niewinności oraz zasadę równego traktowania na niekorzyść SAS Cargo i in. Komisja jasno wskazała w odpowiedzi z dnia 22 kwietnia 2021 r., że nie wie, czy inni przewoźnicy uwzględnili obroty na trasach wewnętrznych. Ponadto niektórzy przewoźnicy nie obsługiwali takich tras, w związku z czym nie mogli znaleźć się w gorszej sytuacji. Sam Sąd przyznał w tym pkt 932, że Komisja oświadczyła, iż jest „możliwe", że inni przewoźnicy wyłączyli obroty osiągane na trasach wewnętrznych.

328 W ten sposób Sąd również naruszył prawo, ponieważ oparł się na hipotetycznym dowodzie. Biorąc pod uwagę istnienie wątpliwości co do tego, czy inni przewoźnicy uwzględniali swe trasy wewnętrzne, Sąd powinien był, zgodnie z orzecznictwem sądu Unii, orzec na korzyść SAS Cargo i in. Okoliczności wskazane przez Sąd w pkt 935 i 937 zaskarżonego wyroku nie mają w tym względzie znaczenia, ponieważ owe okoliczności nie pozwalają na ustalenie, czy inni przewoźnicy włączyli obroty osiągnięte na trasach wewnętrznych do swych obrotów przekazanych Komisji czy też je wyłączyli. Sąd nigdy nie zbadał ich danych, a Komisja nigdy nie potwierdziła tego włączenia. Dowody te nie pozwalają zatem ani na wykazanie istnienia dyskryminacji, ani na zagwarantowanie, że sam zaskarżony wyrok nie jest dyskryminujący. Punkt 938 tego wyroku jest ponadto nielogiczny, ponieważ wniosek SAS Cargo i in., o którym mowa w tym punkcie, wynika z okoliczności, że wystosowane przez Komisję żądanie udzielenia informacji było niejednoznaczne. Co się tyczy pkt 939 wspomnianego wyroku, nie opiera się on na żadnej podstawie faktycznej i przeinacza odpowiedź z dnia 22 kwietnia 2021 r.

329 W czwartej kolejności w pkt 934 i 940 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył ciążący na nim obowiązek uzasadnienia, gdy nie ustosunkował się do uwag SAS Cargo i in., zgodnie z którymi, po pierwsze, nie znajdowały się one w sytuacji podobnej do sytuacji innych przewoźników, ponieważ tylko one zwróciły się do Komisji o wykluczenie tras wewnętrznych, a po drugie, nie doszło do bezprawnego zachowania na trasach wewnętrznych, ponieważ na ich działania na skandynawskich rynkach kabotażu miała wpływ jedynie zgodna z prawem koordynacja z Lufthansą.

330 W konsekwencji Trybunał powinien stwierdzić, że włączenie przez Sąd sprzedaży dotyczącej tras wewnętrznych do obrotu uwzględnionego przy obliczaniu grzywny nałożonej na wnoszące odwołanie jest nieważne i odpowiednio obniżyć grzywnę.

331 Komisja zauważa, że w toku postępowania administracyjnego wezwała SAS Cargo i in. do przekazania jej ich obrotów oraz że SAS Cargo i in. zwróciły się do tej instytucji o wyłączenie obrotu dotyczącego tras w obrębie jednego państwa członkowskiego, co Komisja zaakceptowała, jak wynika z jej odpowiedzi udzielonej Sądowi w dniu 22 kwietnia 2021 r. Wskazuje ona, że wyjaśniła przed Sądem, iż zgodnie z orzecznictwem Trybunału, które ukształtowało się od czasu wydania pierwotnej decyzji, powinna była uwzględnić ten obrót w wartości sprzedaży. Komisja dodaje, że wyjaśniła, iż trudno było ustalić, czy inni przewoźnicy uwzględnili obroty tego rodzaju w danych, które jej przekazali, i że w związku z tym, ze względów słuszności, zaproponowała ona Sądowi, aby nie uwzględniał ich przy obliczaniu grzywny nałożonej na wnoszące odwołanie. Sąd nie uwzględnił tej propozycji. Nie oznacza to jednak, że ów zarzut piąty jest zasadny.

332 W pierwszej kolejności Sąd, w ramach wykonywania przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania, może zastąpić ocenę Komisji własną oceną i w konsekwencji uchylić, obniżyć lub podwyższyć nałożoną grzywnę. Ponadto sąd Unii mógłby zmienić zaskarżony akt nawet bez stwierdzenia jego nieważności, aby uchylić, obniżyć lub podwyższyć nałożoną grzywnę, biorąc pod uwagę wszystkie istotne okoliczności. Fakt, że Komisja wyłączyła z wartości sprzedaży SAS Cargo i in. obrót osiągnięty na trasach w obrębie jednego państwa członkowskiego, stanowi taką okoliczność. Przyjęcie stanowiska SAS Cargo i in. uniemożliwiłoby jakiekolwiek podwyższenie grzywny, ponieważ strona skarżąca nigdy nie wniosłaby o takie podwyższenie, a zatem miałaby prawo weta w tej kwestii. W związku z tym, ponieważ nieograniczone prawo orzekania Sądu nie ogranicza się do argumentów strony skarżącej, ma ono pierwszeństwo przed zasadą ne ultra petita.

333 W drugiej kolejności nie doszło też do naruszenia prawa SAS Cargo i in. do bycia wysłuchanymi. Sąd zapewnił im możliwość przedstawienia uwag w przedmiocie tego szczególnego aspektu obliczenia obrotów, zaś Komisja odniosła się wyraźnie do tej kwestii w swej odpowiedzi z dnia 22 kwietnia 2021 r. Okoliczność, że nie zwrócono się do nich o udzielenie konkretnej odpowiedzi na pytanie Sądu, jest bez znaczenia.

334 W trzeciej kolejności na tym etapie uzasadnienia zaskarżonego wyroku Sąd zbadał już dogłębnie okoliczności faktyczne niniejszej sprawy i przyjął odpowiedzialność SAS Cargo i in. za naruszenie prawa konkurencji. W konsekwencji nie mogą one już skorzystać z domniemania niewinności na etapie obliczania kwoty grzywny.

335 W czwartej kolejności Sąd stwierdził w pkt 936 zaskarżonego wyroku, że wszystkie obroty bezpośrednio lub pośrednio związane z jednolitym i ciągłym naruszeniem powinny zostać wliczone do wartości sprzedaży, nawet jeśli dotyczyły one tras wewnętrznych. Naruszenie zasady równego traktowania miałoby miejsce tylko wtedy, gdyby inne osoby znajdujące się w takiej samej

sytuacji jak SAS Cargo i in. zostały potraktowane odmiennie. Do SAS Cargo i in. należy wykazanie tej okoliczności, czego jednak nie uczyniły, ponieważ ograniczyły się do przypuszczenia, że tak mogło być.

336 W piątej i ostatniej kolejności, biorąc pod uwagę orzecznictwo dotyczące zakresu ciążącego na nim obowiązku uzasadnienia, Sąd odpowiedział w wystarczający sposób na argumentację przedstawioną mu przez SAS Cargo i in. w odniesieniu do porównywalności ich sytuacji z sytuacją innych przewoźników, przy czym Komisja odsyła w tym względzie do pkt 765, 766 i 936 zaskarżonego wyroku.

Ocena Trybunału

337 Ponieważ w ramach niniejszego zarzutu SAS Cargo i in. krytykują w istocie pkt 931–940 zaskarżonego wyroku, należy zauważyć, że w pkt 931 tego wyroku Sąd stwierdził, iż z odpowiedzi Komisji na zadane przezeń na piśmie pytanie wynika, że całkowita wartość sprzedaży, którą instytucja ta uwzględniła w celu obliczenia grzywny nałożonej na SAS Cargo i in., nie obejmuje obrotu osiągniętego przez SAS Cargo i in. wyłącznie na trasach wewnętrznych.

338 W pkt 932 owego wyroku Sąd wskazał, że zapytana o zgodność takiego wyłączenia z zasadą równego traktowania i z pkt 13 wytycznych z 2006 r. Komisja zauważyła, po pierwsze, że zgodnie z orzecznictwem późniejszym w stosunku do pierwotnej decyzji owe wyłączone przychody rzeczywiście dotyczyły sprzedaży zrealizowanej w bezpośrednim lub pośrednim związku z naruszeniem w rozumieniu tego pkt 13, a po drugie, „że możliwe jest, iż taka »sprzedaż wewnętrzna« nie została odliczona od wartości sprzedaży zastosowanej wobec innych obwinionych przewoźników, ponieważ nie zwróciła się do nich o to w trakcie postępowania administracyjnego, gdy pytała ich o obroty w celu obliczenia kwoty grzywny, a także ponieważ przewoźnicy ci, z wyjątkiem [SAS Cargo i in.], nie wskazali w swoich odpowiedziach, że zdecydowali się wyłączyć taką »sprzedaż wewnętrzną«”.

339 W pkt 933 rzeczonego wyroku Sąd dodał, że Komisja uznała jednak, iż Sąd nie powinien uwzględniać obrotu osiągniętego przez SAS Cargo i in. na trasach wewnętrznych w ramach wykonywania, w stosownym przypadku, nieograniczonego prawa orzekania, ponieważ nałożona na nie grzywna pozostaje odpowiednia i proporcjonalna nawet w przypadku pominięcia tego obrotu. Sąd dodał, że zdaniem Komisji inni obwinieni przewoźnicy, którzy mogli włączyć taką sprzedaż wewnętrzną do obrotów przekazanych Komisji w trakcie postępowania administracyjnego, nie mogą skorzystać z niezgodnego z prawem działania, którego dopuszczono się na rzecz innej osoby.

340 W pkt 934 tego wyroku Sąd wskazał, że SAS Cargo i in., do których zwrócono się o ustosunkowanie się do odpowiedzi Komisji, również podniosły, że nie ma powodu, by wliczać do ich wartości sprzedaży obroty osiągnięte przez nie na trasach wewnętrznych.

341 W pkt 935 zaskarżonego wyroku Sąd uznał jednak, że z brzmienia art. 1 ust. 1 spornej decyzji można wywnioskować, iż obejmuje on zachowania występujące zarówno na trasach między państwami członkowskimi lub umawiającymi się stronami porozumienia EOG, jak i na trasach obsługiwanych w obrębie jednego państwa członkowskiego lub jednej umawiającej się strony.

342 W pkt 936 tego wyroku Sąd uznał, że w tych okolicznościach obroty osiągnięte przez obwinionych przewoźników na trasach obsługiwanych w obrębie jednego państwa członkowskiego lub jednej umawiającej się strony wyraźnie wchodzą w zakres jednolitego i ciągłego naruszenia oraz że nie

można byłoby dokonać sprawiedliwej oceny gospodarczego znaczenia naruszenia i roli, jaką w tym względzie odegrał każdy z obwinionych przewoźników, gdyby nie należało uwzględniać tych obrotów przy obliczaniu kwoty grzywny.

343 W pkt 937 tego wyroku Sąd dodał ponadto, że żądania udzielenia informacji, które Komisja wystosowała do obwinionych przewoźników w trakcie postępowania administracyjnego, a które miały na celu między innymi zebranie informacji o ich obrotach na trasach wewnątrz EOG, odnosiły się do „tras, na których zarówno porty lotnicze wylotu, jak i docelowe porty lotnicze znajdowały się na obszarze EOG", bez sprecyzowania, że trasy te muszą mieć charakter transgraniczny. Zauważył on również, iż w motywie 1197 spornej decyzji Komisja wskazała w odniesieniu do wartości sprzedaży, że „obrót [wewnątrz EOG] jest realizowany w obrębie [18 z 28] państw, które były wówczas umawiającymi się stronami porozumienia EOG" oraz że „obrót [Unia–Szwajcaria] jest realizowany na trasach między [15 z 25] ówczesnych państw członkowskich a Szwajcarią". Uznał on zatem, że użycie słów „w obrębie" w jednym przypadku i „między" w drugim pokazuje, iż intencją Komisji w pierwszym przypadku nie było rozróżnienie między trasami wewnętrznymi i transgranicznymi, w przeciwnym razie wskazałaby, że obrót wewnątrz EOG jest realizowany na trasach „między" umawiającymi się stronami.

344 W pkt 938 owego wyroku Sąd uznał, że taka interpretacja odzwierciedla intencję Komisji, tak jak jest rozumiana przez obwinionych przewoźników. Sąd dodał, że znajduje to potwierdzenie w okoliczności, iż SAS Cargo i in. wyraźnie twierdziły w trakcie postępowania administracyjnego, że sprzedaż na trasach wewnętrznych powinna być wyłączona z wartości ich sprzedaży na trasach wewnątrz EOG, gdyż ten wniosek o wyłączenie tras wewnętrznych ma sens tylko wtedy, gdy zasadniczo przyjmie się, że trasy te zaliczają się do tras wewnątrz EOG.

345 W pkt 939 zaskarżonego wyroku Sąd uznał, że wynika z tego, iż obrót osiągnięty przez obwinionych przewoźników na trasach wewnątrz EOG w obrębie jednej i tej samej umawiającej się strony „nie został wliczony do wartości sprzedaży – jak twierdzi Komisja – przez nieuwagę", lecz że obrót ten był jednym z elementów, o które Komisja pytała w trakcie postępowania administracyjnego, został włączony do wartości sprzedaży wykorzystanej przez Komisję w spornej decyzji na podstawie zastosowanej przez nią metodologii i odzwierciedlał geograficzny zasięg jednolitego i ciągłego naruszenia określonego w art. 1 ust. 1 owej decyzji.

346 Wreszcie w pkt 940 tego wyroku Sąd dodał, że w związku z tym również w celu zapewnienia równego traktowania obwinionych przewoźników, którzy wnieśli skargę na sporną decyzję, powinien on ponownie wliczyć do wartości sprzedaży, służącej za podstawę obliczenia grzywny nałożonej na SAS Cargo i in., osiągnięty przez nie na trasach wewnętrznych obrót, który wyniósł 7 991 282 EUR.

347 Jak twierdzą SAS Cargo i in., Sąd dopuścił się szeregu naruszeń prawa, gdy orzekł w ten sposób w zaskarżonym wyroku. Po pierwsze bowiem, we wspomnianym pkt 939 Sąd nie tylko zaprzeczył temu, jak sam w pkt 932 zaskarżonego wyroku przedstawił odpowiedź z dnia 22 kwietnia 2021 r., lecz również przeinaczył tę odpowiedź, gdy uznał, że Komisja ograniczyła się w niej do wskazania, iż obrót osiągnięty przez obwinionych przewoźników na trasach wewnątrz EOG w obrębie jednej i tej samej umawiającej się strony nie został wliczony do wartości sprzedaży przez nieuwagę, podczas gdy z istoty tej odpowiedzi, którą SAS Cargo i in. załączyły do ich odwołania, wynika ewidentnie, że stanowisko Komisji było bardziej zniuansowane i nie mogło racjonalnie uzasadniać interpretacji, jaką Sąd przedstawił w rzeczonym pkt 939.

348 Przede wszystkim w pkt 4 tej odpowiedzi Komisja przedstawiła bowiem nieuwzględnienie obrotów ewentualnie osiągniętych przez innych adresatów spornej decyzji na trasach obsługiwanych w obrębie jednego państwa członkowskiego lub jednej umawiającej się strony jedynie jako możliwość („the Commission may inadvertently not have deducted sales within one and the same EEA country when calculating the fines of certain other addresse[e]s of the 2017 Decision"), a nie jako pewnik.

349 Ponadto wskazała ona, że to ewentualne niewłączenie, nawet gdyby wynikało z nieuwagi, można wytłumaczyć dwoma względami. Z jednej strony chodzi o fakt, że w żądaniu udzielenia informacji z dnia 26 stycznia 2009 r. Komisja nie wskazała konkretnie, czy obwinieni przewoźnicy powinni włączyć sprzedaż usług przewozu towarów na trasach obsługiwanych w obrębie jednego państwa członkowskiego lub jednej umawiającej się strony do obrotu osiągniętego w 2005 r. na trasach między portami lotniczymi w 18 lub, w zależności od okresu, 28 państwach należących do EOG czy też powinni wyłączyć tę sprzedaż z tego obrotu. Z drugiej strony chodzi o fakt, że przewoźnicy, którzy poinformowali w odpowiedziach na to żądanie udzielenia informacji, iż w 2005 r. osiągnęli obrót związany z trasami między portami lotniczymi w 18 lub, w zależności od okresu, 28 państwach należących do EOG, nie wskazali, z wyjątkiem SAS Cargo i in., czy włączyli do swoich obrotów sprzedaż usług przewozu towarów zrealizowaną na trasach obsługiwanych w obrębie jednego państwa należącego do EOG czy też wyłączyli ją z tych obrotów.

350 W pkt 5 odpowiedzi z dnia 22 kwietnia 2021 r. Komisja wywiodła z tego, że w celu pogodzenia zasad zgodności z prawem i równego traktowania Sąd nie powinien uwzględniać obrotu osiągniętego przez SAS Cargo i in. na tych trasach wewnętrznych, gdyby zdecydował się skorzystać z przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania, przy czym wyjaśniła w tym względzie z jednej strony, że pomimo tego nieuwzględnienia nałożona na SAS Cargo i in. grzywna pozostaje odpowiednia i proporcjonalna, a z drugiej strony, że nawet jeśli inni przewoźnicy być może uwzględnili sprzedaż zrealizowaną na trasach obsługiwanych wewnątrz jednego państwa należącego do EOG, to nie mogą oni powoływać się na swoją korzyść na błąd popełniony przez Komisję przy obliczaniu grzywny nałożonej na SAS Cargo i in.

351 Po drugie, Sąd – stwierdziwszy ponadto w pkt 938 zaskarżonego wyroku, że może oprzeć się na „intencji Komisji, tak jak jest rozumiana przez obwinionych przewoźników" i uznawszy, że jej stanowisko znajduje potwierdzenie w fakcie, iż SAS Cargo i in. twierdziły, że sprzedaż realizowana na trasach wewnętrznych powinna zostać wyłączona z wartości sprzedaży realizowanej na trasach wewnątrz EOG – przekroczył też w tym punkcie w ewidentny sposób granice rozsądnej oceny przedstawionych mu informacji. Z jednej strony bowiem ta domniemana intencja Komisji, co do której Sąd uznał, że można ją uzasadnić wykorzystaniem przez Komisję w motywie 1197 spornej decyzji wyrażeń „w obrębie" i „między", które są co najmniej niejednoznaczne w odniesieniu do kwestii, czy wartość sprzedaży zrealizowanej na trasach wewnętrznych należy wyłączyć z wartości sprzedaży zrealizowanej na trasach wewnątrz EOG, pozostaje w bezpośredniej sprzeczności ze stanowiskiem wyrażonym przez tę instytucję w jej odpowiedzi z dnia 21 kwietnia 2021 r. Z drugiej strony, jak podniosły SAS Cargo i in., ich stanowisko co do wyłączenia tej sprzedaży z właściwego obrotu mogło wynikać z faktu, że wystosowane przez Komisję żądanie udzielenia informacji było niejednoznaczne. Komisja sama przyznała tę okoliczność w owej odpowiedzi.

352 Z powyższego wynika, że, po trzecie, jak podnoszą SAS Cargo i in., Sąd naruszył również prawo w pkt 940 zaskarżonego wyroku, gdy oparł na domniemanych dowodach swoją decyzję o ponownym wliczeniu do wartości sprzedaży, służącej za podstawę obliczenia grzywny nałożonej na SAS Cargo i in., obrotu osiągniętego przez nie na trasach wewnętrznych, w celu

zapewnienia równego traktowania przewoźników, którzy wnieśli o stwierdzenie nieważności spornej decyzji. Jak wynika bowiem z pkt 347–351 niniejszego wyroku, przedstawione mu informacje bynajmniej nie świadczyły o tym, że obroty, jakie mogli osiągnąć na trasach obsługiwanych w obrębie jednego państwa należącego do EOG wszyscy obwinieni przewoźnicy, którzy zakwestionowali sporną decyzję, zostały uwzględnione, inaczej niż w przypadku SAS Cargo i in., w wartości ich sprzedaży, która posłużyła za podstawę obliczenia nałożonych na nich grzywien. Sąd nie dysponował zatem informacjami, które pozwoliłyby mu na stwierdzenie z całą pewnością naruszenia zasady równego traktowania, którego skorygowanie należało do Sądu.

353 Z całości powyższych rozważań wynika, że przedstawione w pkt 327 i 328 niniejszego wyroku argumenty są zasadne. W konsekwencji należy uwzględnić zarzut piąty odwołania i uchylić zaskarżony wyrok w zakresie, w jakim w pkt 4 jego sentencji Sąd ustalił kwotę nałożonej na SAS Cargo i in. grzywny na podstawie obrotu uwzględniającego sprzedaż usług przewozu towarów, które SAS Cargo i in. świadczyły w 2005 r. wyłącznie na trasach wewnętrznych, bez konieczności badania pozostałych argumentów przedstawionych na poparcie tego zarzutu.

W przedmiocie skargi do Sądu

354 Zgodnie z art. 61 akapit pierwszy statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, jeżeli odwołanie jest zasadne, Trybunał uchyla orzeczenie Sądu. Może on wówczas wydać orzeczenie ostateczne w sprawie, jeśli stan postępowania na to pozwala, lub skierować sprawę do ponownego rozpoznania przez Sąd.

355 W niniejszej sprawie, mając na względzie w szczególności okoliczność, że skarga SAS Cargo i in. do Sądu jest oparta na zarzutach, co do których przeprowadzono kontradyktoryjną debatę przed Sądem i których rozpatrzenie nie wymaga zarządzenia żadnego dodatkowego środka organizacji postępowania lub środka dowodowego, Trybunał jest zdania, że stan postępowania pozwala na wydanie orzeczenia w przedmiocie skargi i że należy wydać orzeczenie ostateczne w sprawie w granicach zawisłego przed nim sporu (zob. analogicznie wyrok z dnia 4 marca 2021 r., Komisja/Fútbol Club Barcelona, C-362/19 P, EU:C:2021:169, pkt 108 i przytoczone tam orzecznictwo).

356 Biorąc bowiem pod uwagę, że Trybunał oddalił wniesione przez SAS Cargo i in. odwołanie w zakresie, w jakim zakwestionowały one w nim zaskarżony wyrok w części, w jakiej Sąd oddalił w nim ich żądania stwierdzenia nieważności spornej decyzji, skarga w sprawie T-324/17 pozostaje w mocy jedynie w zakresie, w jakim dotyczy ona wykonywania przez Sąd przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania. Ponadto, biorąc pod uwagę częściowe uchylenie zaskarżonego wyroku w tym względzie oraz fakt, że w odwołaniu SAS Cargo i in. zakwestionowały wykonywanie przez Sąd przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania jedynie w odniesieniu do ponownego wliczenia do obrotu, służącego za podstawę obliczenia nałożonej na nie grzywny, wartości sprzedaży przez nie usług przewozu towarów świadczonych na trasach wewnętrznych, pozostaje jedynie zbadanie podniesionego przez SAS Cargo i in. argumentu, zgodnie z którym taki obrót nie powinien być wliczany do tego obrotu służącego za podstawę obliczenia grzywny.

357 Tymczasem z uzasadnienia przedstawionego w pkt 347–352 niniejszego wyroku wynika, że nie należy dokonywać takiego wliczenia.

358 W tych okolicznościach Trybunał uważa, że należy jedynie wrócić do kwestii wliczenia dokonanego przez Sąd. W tym względzie, zważywszy, po pierwsze, na decyzję Sądu o przyjęciu metody obliczania grzywien zastosowanej przez Komisję w spornej decyzji, która to metoda jest zgodna z metodologią przedstawioną w wytycznych z 2006 r., co nie zostało zakwestionowane w postępowaniu odwoławczym, a po drugie, na konieczność zapewnienia równego traktowania przewoźników ukaranych w tej decyzji, a także skorygowania istotnych błędów w obliczeniach Sądu, należy ustalić kwotę grzywny nałożonej na SAS Consortium na 4 744 224 EUR, kwotę grzywny nałożonej na zasadzie odpowiedzialności solidarnej na SAS Cargo i SAS Consortium na 4 069 120 EUR, kwotę grzywny nałożonej na zasadzie odpowiedzialności solidarnej na SAS Cargo i in. na 4 365 056 EUR, kwotę grzywny nałożonej na zasadzie odpowiedzialności solidarnej na SAS Cargo i SAS na 27 730 944 EUR oraz kwotę grzywny nałożonej na SAS Cargo na 21 974 880 EUR.

W przedmiocie kosztów

359 Zgodnie z art. 184 § 2 regulaminu postępowania przed Trybunałem, jeżeli odwołanie jest zasadne i Trybunał wydaje orzeczenie kończące postępowanie w sprawie, rozstrzyga on również o kosztach.

360 Zgodnie z art. 138 § 1 tego regulaminu, mającym zastosowanie do postępowania odwoławczego na podstawie art. 184 § 1 owego regulaminu, kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę.

361 Zgodnie z art. 138 § 3 rzeczonego regulaminu, mającym zastosowanie do postępowania odwoławczego na podstawie jego art. 184 § 1, w razie częściowego tylko uwzględnienia żądań każdej ze stron, każda z nich pokrywa własne koszty.

362 Ponieważ w niniejszej sprawie żądania SAS Cargo i in. oraz Komisji zostały uwzględnione tylko częściowo i ponieważ wniosły one o obciążenie drugiej strony kosztami postępowania, zarówno SAS Cargo i in., jak i Komisja pokrywają własne koszty związane z postępowaniem w pierwszej instancji i z postępowaniem odwoławczym.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

1) **Uchyla się pkt 4, 6 i 7 sentencji wyroku Sądu Unii Europejskiej z dnia 30 marca 2022 r., SAS Cargo Group i in./Komisja (T-324/17, EU:T:2022:175).**

2) **W pozostałym zakresie odwołanie zostaje oddalone.**

3) **Kwota grzywny nałożonej na Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden zostaje ustalona na 4 744 224 EUR, kwota grzywny nałożonej na zasadzie odpowiedzialności solidarnej na SAS Cargo Group A/S i Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden zostaje ustalona na 4 069 120 EUR, kwota grzywny nałożonej na zasadzie odpowiedzialności solidarnej na SAS Cargo Group, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden i SAS AB zostaje ustalona na 4 365 056 EUR, kwota grzywny nałożonej na zasadzie odpowiedzialności solidarnej na SAS Cargo Group i SAS zostaje ustalona na 27 730 944 EUR oraz kwota grzywny nałożonej na SAS Cargo Group zostaje ustalona na 21 974 880 EUR.**

4) SAS Cargo Group A/S, Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden, SAS AB i Komisja Europejska pokrywają własne koszty związane z postępowaniem w pierwszej instancji i z postępowaniem odwoławczym.

Podpisy