Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (пети състав)

26 февруари 2026 година*

„Жалба — Конкуренция — Картели — Пазар на въздушния превоз на товари — Решение на Европейската комисия за установяване нарушение на член 101 ДФЕС, член 53 от Споразумението за Европейското икономическо пространство и член 8 от Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт — Координиране на елементи от цената на услугите по въздушен превоз на товари (допълнителна такса за гориво, допълнителна такса за сигурност и отказ за плащане на комисиона върху допълнителните такси) — Входящи услуги по превоз на товари — Териториална компетентност на Комисията — Квалифицирани последици — Характеризиране — Единно продължено нарушение — Отчитане на последиците от единното продължено нарушение в неговата цялост

По дело C-378/22 P

с предмет жалба на основание член 56 от Статута на Съда на Европейския съюз, подадена на 9 юни 2022 г.,

British Airways plc, установено в Хармъндсуърт (Обединено кралство), представлявано от T. Coates, BL, A. Lyle-Smythe и R. O'Donoghue, advocaten, и T. Sebastian, barrister,

жалбоподател,

като другата страна в производството е

Европейска комисия, представлявана първоначално от A. Dawes, N. Khan и I. Söderlund, а впоследствие от A. Dawes и I. Söderlund,

ответник в първоинстанционното производство,

СЪДЪТ (пети състав),

състоящ се от: I. Jarukaitis (докладчик), председател на четвърти състав, изпълняващ функцията на председател на пети състав, E. Regan и D. Gratsias, съдии,

генерален адвокат: A. Rantos,

секретар: P. Стефанова-Камишева, администратор,

* Език на производството: английски.

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 17 април 2024 г.,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 5 септември 2024 г.,

постанови настоящото

Решение

1 С жалбата си British Airways plc иска отмяна на решение на Общия съд на Европейския съюз от 30 март 2022 г., British Airways/Комисия (T-341/17, наричано по-нататък „обжалваното съдебно решение“, EU:T:2022:182), с което Общият съд частично отхвърля жалбата му за отмяна на Решение C(2017) 1742 final на Комисията от 17 март 2017 година относно производство по член 101 ДФЕС, член 53 от Споразумението за ЕИП и член 8 от Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт (дело AT.39258 — Товарен въздушен транспорт) (наричано по-нататък „спорното решение“), в частта, която се отнася до него, и отмяна на наложената му с това решение глоба или намаляване на нейния размер.

Правна уредба

Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт

2 Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт, подписано в Люксембург на 21 юни 1999 г. и одобрено от името на Европейската общност с Решение 2002/309/ЕО, Евратом на Съвета и на Комисията относно Споразумението за научно и технологично сътрудничество от 4 април 2002 година за сключване на седем споразумения с Конфедерация Швейцария (ОВ L 114, 2002 г., стр. 1, и поправка в ОВ L 210, 2015 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 27, стр. 25) (наричано по-нататък „Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт“), влиза в сила на 1 юни 2002 г. Членове 8 и 9 от това споразумение съответстват mutatis mutandis съответно на членове 101 и 102 ДФЕС.

3 Съгласно член 11 от посоченото споразумение:

„1. Разпоредбите на членове 8 и 9 се прилагат […] от институциите на Общността в съответствие със законодателството на Общността, както е описано в приложението към споразумението, като се взема под внимание необходимостта от близко сътрудничество между институциите на Общността и швейцарските власти.

2. Швейцарските власти определят в съответствие с разпоредбите на членове 8 и 9 приемливостта на всички споразумения, решения и съгласувани практики […] по отношение на маршрути между Швейцария и трети държави“.

4 Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета от 16 декември 2002 година относно изпълнението на правилата за конкуренция, предвидени в членове [101] и [102 ДФЕС] (ОВ L 1, 2003 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 1, стр. 167) става приложим в

рамките на същото споразумение, считано от 5 декември 2007 г., с Решение № 1/2007 на Съвместния комитет за въздушен транспорт на Общността и Швейцария, създаден със Споразумението между Европейската общност и Швейцарската конфедерация за въздушния транспорт от 5 декември 2007 година за замяна на приложението към споразумението между Европейската общност и Швейцарската конфедерация за въздушния транспорт (ОВ L 34, 2008 г., стр. 19). На тази дата той заменя Регламент (ЕИО) № 3975/87 на Съвета от 14 декември 1987 година за установяване на процедура за прилагане на правилата за конкуренция, приложими към предприятията в сектора на въздушния транспорт (ОВ L 374, 1987 г., стр. 1), който се съдържа в приложението към Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт от влизането му в сила.

Договорът за функционирането на ЕС

5 Член 101, параграф 1 ДФЕС гласи:

„Забраняват се като несъвместими с вътрешния пазар всички споразумения между предприятия, решения на сдружения на предприятия и съгласувани практики, които биха могли да засегнат търговията между държавите членки и които имат за своя цел или резултат предотвратяването, ограничаването или нарушаването на конкуренцията в рамките на вътрешния пазар, и в частност такива, които:

а) пряко или косвено определят покупни или продажни цени или други условия на търговията;

б) ограничават или контролират производството, пазарите, технологичното развитие или инвестициите;

в) осъществяват подялба на пазари или на доставчици;

[…]“.

Споразумението за ЕИП

6 Член 53 от Споразумението за Европейското икономическо пространство от 2 май 1992 година (ОВ L 1, 1994 г., стр. 3; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 53, стр. 4, наричано по-нататък „Споразумението за ЕИП“) съответства mutatis mutandis на член 101 ДФЕС.

7 Регламент № 1/2003, изменен с Регламент (ЕО) № 411/2004 на Съвета от 26 февруари 2004 г. (ОВ L 68, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 225), е включен в Споразумението за ЕИП, от една страна, с Решение № 130/2004 на Съвместния комитет на ЕИП от 24 септември 2004 година за изменение на приложение XIV (Конкуренция), Протокол 21 (относно прилагането на правилата на конкуренция, приложими за предприятията) и Протокол 23 (относно сътрудничеството между надзорните органи […] към Споразумението за ЕИП (ОВ L 64, 2005 г., стр. 57; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 65, стр. 161), влязло в сила на 19 май 2005 г., както и от друга страна, с Решение № 40/2005 на Съвместния комитет на ЕИП от 11 март 2005 година за изменение на приложение XIII (Транспорт) и Протокол 21 (относно

прилагането на правилата на конкуренция, приложими за предприятията) към Споразумението за ЕИП (ОВ L 198, 2005 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 66, стр. 95), влязло в сила същия ден.

Регламент № 1/2003

8 Член 16, параграф 1 от Регламент № 1/2003 гласи:

„Когато национални съдилища се произнасят по споразумения, решения или практики съгласно член [101] или [102 ДФЕС], които вече са предмет на решения на [Европейската комисия], те не могат да вземат решения, които са в противоречие с решението, прието от Комисията. Те също така трябва да избягват вземане на решения, които биха противоречали на решение, което Комисията предвижда да приеме по образувано от нея производство. За тази цел националният съд може да прецени дали е необходимо да спре своето производство. Това задължение не засяга правата и задълженията по член [267 ДФЕС]“.

9 Член 23, параграфи 2 и 3 от този регламент предвижда:

„2. С решение Комисията може да налага [глоби] на предприятия и на сдружения на предприятия, когато умишлено или поради небрежност:

а) нарушават член [101] или [102 ДФЕС], или

[…]

За всяко предприятие и сдружение на предприятия, което има участие в нарушението, [глобата] не може да надвишава 10 % от общия размер на оборота му за предходната стопанска година.

[…]

3. При определяне на размера на [глобата] се взема предвид както тежестта, така и продължителността на нарушението“.

10 Член 32, буква в) от посочения регламент е предвиждал, че той „не се прилага за […] въздушен транспорт между летища на Общността и трети страни“.

11 Считано от 1 май 2004 г., тази разпоредба е заличена с член 3 от Регламент № 411/2004.

Обстоятелствата, предхождащи спора, и спорното решение

12 За нуждите на настоящото производство обстоятелствата по спора и спорното решение, изложени в точки 1—50 от обжалваното съдебно решение, могат да бъдат обобщени по следния начин.

13 British Airways е авиокомпания, осъществяваща дейност на пазара на услуги за въздушен превоз на товари.

14 В сектора на превоза на товари авиокомпании осигуряват транспортирането на стоки по въздушен път (наричани по-нататък „превозвачите“). Превозвачите обикновено предоставят услуги по превоз на товари на спедиторите, които организират придвижването на стоките от името на изпращачите. За това спедиторите заплащат на превозвачите цена, формирана, от една страна, от тарифи, които се изчисляват на килограм, и от друга страна, от различни допълнителни такси.

Административното производство

15 На 7 декември 2005 г. въз основа на нейното Известие относно освобождаването от глоби и намаляването на техния размер по делата за картели (ОВ C 45, 2002 г., стр. 3) Комисията получава искане за освобождаване от глоба, подадено от Deutsche Lufthansa AG и две от неговите дъщерни дружества, Lufthansa Cargo AG и Swiss International Air Lines AG. В искането се посочва, че между редица превозвачи съществуват антиконкурентни контакти относно елементи, формиращи цената на услугите, предоставяни на пазара на въздушния превоз на товари, а именно относно въвеждането на допълнителни такси, наречени „гориво“ и „сигурност“, както и относно отказа на тези превозвачи да плащат на спедиторите комисиона върху допълнителните такси (наричан по-нататък „отказът за плащането на комисиона“).

16 На 14 и 15 февруари 2006 г. Комисията извършва внезапни проверки в помещенията на редица превозвачи.

17 След тези проверки няколко превозвача, сред които British Airways, подават заявление за освобождаване от глоба на основание на Известието относно освобождаване от глоби и намаляване на техния размер по делата за картели, посочено в точка 15 от настоящото решение.

18 На 19 декември 2007 г. Комисията изпраща изложение на възраженията на 27 превозвача, сред които British Airways, които впоследствие представят писмени становища. От 30 юни до 4 юли 2008 г. е проведено изслушване.

Първоначалното решение

19 На 9 ноември 2010 г. Комисията приема Решение C(2010) 7694 окончателен относно производство по член 101 ДФЕС, член 53 от Споразумението за ЕИП и член 8 от Споразумението между Европейската общност и Швейцарската конфедерация за въздушния транспорт (дело COMP/39258 — Товарен въздушен транспорт) (наричано по-нататък „първоначалното решение“). Адресати на това решение са 21 превозвача, сред които British Airways.

20 В мотивите на посоченото решение се изтъква, че уличените превозвачи са координирали поведението си при таксуването на доставката на услуги по превоз на товари, като са се споразумели за допълнителната такса за гориво, допълнителната такса за сигурност и отказа за плащането на комисиона, и по този начин са участвали в единно продължено нарушение на член 101 ДФЕС, член 53 от Споразумението за ЕИП и член 8 от Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт, обхващащо територията на Европейското икономическо пространство (ЕИП) и на Швейцария.

Решенията от 16 декември 2015 г.

21 С решение от 16 декември 2015 г., British Airways/Комисия (T-48/11, EU:T:2015:988), Общият съд отменя частично първоначалното решение в частта му относно British Airways. С дванадесет други решения от същия ден Общият съд отменя изцяло или отчасти това решение и в частта, която се отнася до дванадесет други превозвача или групи от превозвачи.

22 Общият съд е приел, че посоченото решение страда от порок в мотивите.

Спорното решение

23 На 20 май 2016 г. Комисията изпраща на посочените в първоначалното решение превозвачи, които са подали жалба срещу него пред Общия съд, писмо, с което ги уведомява за намерението си да приеме ново решение, в което се заключава, че те са участвали в единно продължено нарушение на член 101 ДФЕС, член 53 от Споразумението за ЕИП и член 8 от Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт при всички маршрути, посочени в това първоначално решение. Даден им е едномесечен срок, за да представят своите становища. Всички те са се възползвали от тази възможност.

24 На 17 март 2017 г. Комисията приема спорното решение, чиито адресати са 19 превозвача, сред които British Airways.

25 В спорното решение се посочва, че уличените превозвачи са координирали поведението си при таксуването на доставката на услуги по превоз на товари в целия свят посредством допълнителната такса за гориво, допълнителната такса за сигурност и отказа за плащането на комисиона (наричан по-нататък „спорният картел“), като по този начин са извършили единно продължено нарушение на член 101 ДФЕС, член 53 от Споразумението за ЕИП и член 8 от Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт.

26 В раздел 4 от това решение, озаглавен „Описание на фактите“, Комисията по-специално посочва, че разследването е разкрило картел в световен мащаб, основан на мрежа от двустранни и многостранни контакти, поддържани през дълъг период между конкурентите, относно поведението, което те са решили, предвиждали или възнамерявали да възприемат за различни елементи от цената на услугите по превоз на товари, посочени в предходната точка. Тя подчертава, че общата цел на тази мрежа от контакти е била да се координира поведението на конкурентите при таксуването или да се намали несигурността при тяхната ценова политика. След това тя описва контактите, отнасящи се съответно до допълнителната такса за гориво, допълнителната такса за сигурност и отказа за плащането на комисиона, и преценява фактическите доказателства относно, от една страна, спорния картел в неговата цялост и от друга страна, всеки от адресатите на посоченото решение.

27 В раздел 5 от спорното решение, озаглавен „Прилагане на релевантните правила за конкуренция“, Комисията прилага член 101 ДФЕС към фактите по делото, като същевременно уточнява, че позоваванията на този член трябва да се тълкуват и като позовавания на член 53 от Споразумението за ЕИП и на член 8 от Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт, тъй като тези разпоредби се прилагат mutatis mutandis, освен ако не е предвидено друго.

28 В това отношение, що се отнася до нейната компетентност, Комисията разглежда границите на своята времева и териториална компетентност, за да констатира и санкционира нарушение на правилата за конкуренция в разглеждания случай.

29 От една страна, в съображения 822—832 от спорното решение, които съставляват подраздел 5.2 от това решение, озаглавен „Компетентност на Комисията“, тя по същество приема, че няма да прилага, най-напред, член 101 ДФЕС за споразуменията и практиките преди 1 май 2004 г., засягащи маршрутите между летища в Европейския съюз и летища, намиращи се извън ЕИП (наричани по-нататък „маршрутите „ЕС—трета страна“), след това, член 53 от Споразумението за ЕИП за споразуменията и практиките преди 19 май 2005 г., засягащи маршрутите „ЕС—трета страна“ и маршрутите между летища, намиращи в страни, които са договарящи се страни по Споразумението за ЕИП и не са членки на Европейския съюз, и летища, намиращи се в трети страни (наричани по-нататък „маршрутите „ЕИП (без ЕС)—трета страна“), и накрая, член 8 от Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт за споразуменията и практиките преди 1 юни 2002 г., засягащи маршрутите между летища в Съюза и летищата, намиращи се в Швейцария (наричани по-нататък „маршрутите „ЕС—Швейцария“). Тя уточнява в съображение 832 от посоченото решение, че със същото решение „изобщо не се цели установяване на каквото и да било нарушение на член 8 от Споразумението [ЕО—Швейцария за въздушния транспорт] при услугите по превоз на товари [между] Швейцария [и] трети страни“.

30 От друга страна, в съображения 1036—1046 от спорното решение, които съставляват подраздел 5.3.8 от това решение, озаглавен „Приложимостта на член 101 [ДФЕС] и член 53 от Споразумението за ЕИП за входящите маршрути“, Комисията излага причините, поради които отхвърля доводите на няколко уличени превозвачи, че надхвърля границите на своята териториална компетентност предвид правилата на международното публично право, констатирайки и санкционирайки нарушение на тези две разпоредби при маршрутите от трети страни към ЕИП (наричани по-нататък „входящите маршрути“, а предлаганите услуги по превоз на товари по тези маршрути — „входящите услуги по превоз на товари“).

31 По-специално в съображение 1045 от посоченото решение Комисията отбелязва, че антиконкурентните практики по отношение на входящите услуги по превоз на товари „могат да имат непосредствени, съществени и предвидими последици вътре в Съюза и ЕИП, тъй като повишените разходи за въздушния транспорт към ЕИП и съответно по-високите цени на внасяните стоки поради самото си естество могат да имат последици за потребителите в ЕИП“. Тя добавя, че в случая тези практики могат да имат такива последици и за доставката на услуги по въздушен превоз на товари от други превозвачи вътре в ЕИП между транспортните възли („hubs“) в ЕИП, използвани от превозвачите от трети страни, и летищата на пристигане на тези пратки в ЕИП, които не се обслужват от превозвача от третата страна.

32 Освен това в съображение 1046 от същото решение Комисията посочва, че споменият картел е бил „прилаган по целия свят“, че уговорките относно входящите маршрути са съставна част на единното продължено нарушение на член 101 ДФЕС и член 53 от Споразумението за ЕИП и че еднаквото прилагане на допълнителните такси в световен мащаб е ключов елемент на картела.

33 Подраздел 5.3 от спорното решение относно прилагането в случая на член 101 ДФЕС, член 53 от Споразумението за ЕИП и член 8 от Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт, съдържа съображения 833—1052 от него. Първо, в съображение 846 от това решение Комисията приема, че уличените превозвачи са координирали своето поведение или са повлияли на таксуването, „а това в крайна сметка е равносилно на фиксиране на цени във връзка с“ допълнителната такса за гориво, допълнителната такса за сигурност и плащането на спедиторите на комисиона върху допълнителните такси. В съображение 861 от посоченото решение тя приема, че „общата система за координиране на поведението при таксуване на услуги по превоз на товари“, чието съществуване е разкрито с нейното разследване, свидетелства за „сложно нарушение, състоящо се от различни действия, които [могат] да се квалифицират било като споразумение, било като съгласувана практика, в рамките на които конкурентите съзнателно са заменили рисковете от конкуренцията с практическо сътрудничество между тях“.

34 Второ, в съображение 869 от спорното решение Комисията е приела, че „въпросното поведение представлява единно продължено нарушение на член 101 [ДФЕС]“, като в съображения 870—902 от него уточнява, че разглежданите споразумения преследват единна антиконкурентна цел да се възпрепятства конкуренцията в сектора на превоза на товари в рамките на ЕИП, че засягат доставката на услуги по превоз на товари и таксуването им, засягат едни и същи предприятия, имат единен и продължен характер и се отнасят за три съставни части, а именно допълнителната такса за гориво, допълнителната такса за сигурност и отказа да се плащат комисиони. В този контекст в съображение 881 от това решение Комисията посочва, че British Airways е участвало в тези три съставни части.

35 Трето, в съображение 903 от посоченото решение Комисията изтъква, че целта на разглежданото антиконкурентно поведение е била ограничаване на конкуренцията поне в Съюза, ЕИП и Швейцария. В съображение 917 от него тя добавя по същество, че поради това не е необходимо да се отчитат конкретните последици от това поведение.

36 Четвърто, в съображения 972—1021 от спорното решение Комисията разглежда правната уредба на седем трети страни, за която редица уличени превозвачи твърдят, че им е налагала съгласуване между тях по допълнителните такси, възпрепятствайки по този начин прилагането на релевантните правила за конкуренция. Комисията счита, че тези превозвачи не са доказали, че са действали под принудата на въпросните трети страни.

37 Пето, в съображения 1024—1035 от това решение Комисията приема, че единното продължено нарушение е можело чувствително да засегне търговията между държави членки, между договарящите се страни по Споразумението за ЕИП и между договарящите се страни по Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт.

38 Раздел 7 от спорното решение, озаглавен „Продължителност на нарушението“, съдържа съображения 1146—1169 от това решение. Както следва от съображение 1146 от посоченото решение, Комисията приема, че началото на спорния картел е поставено на 7 декември 1999 г. и той е съществувал до 14 февруари 2006 г. В това съображение 1146 тя уточнява, че с картела са нарушавани:

– член 101 ДФЕС: от 7 декември 1999 г. до 14 февруари 2006 г. при въздушния транспорт между летища в Съюза,

– член 101 ДФЕС: от 1 май 2004 г. до 14 февруари 2006 г. при въздушния транспорт по маршрутите „ЕС—трета страна“,

– член 53 от Споразумението за ЕИП: от 7 декември 1999 г. до 14 февруари 2006 г. при въздушния транспорт между летищата в ЕИП,

– член 53 от Споразумението за ЕИП: от 19 май 2005 г. до 14 февруари 2006 г. при въздушния транспорт по маршрутите „ЕИП (без ЕС)—трета страна“,

– член 8 от Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт: от 1 юни 2002 г. до 14 февруари 2006 г. при въздушния транспорт по маршрутите „ЕС—Швейцария“.

39 В съображение 1169 от същото решение Комисията посочва, че що се отнася до British Airways, продължителността на нарушението обхваща периода от 22 януари 2001 г. до 14 февруари 2006 г.

40 В раздел 8 от спорното решение Комисията разглежда корективните мерки, които трябва да се предприемат, и глобите, които следва да се наложат, като се позовава на Насоките относно метода за определяне на глобите, налагани по силата на член 23, параграф 2, буква а) от Регламент № 1/2003 (ОВ C 210, 2006 г., стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 4, стр. 264).

41 Членове 1, 3 и 4 от диспозитива на спорното решение гласят следното:

„Член 1

Координирайки поведението си при таксуването на доставката на услуги по въздушен превоз на товари по целия свят, що се отнася до допълнителна такса за гориво, [допълнителна такса за сигурност] и плащането на комисиона върху допълнителните такси, следните предприятия са извършили следното единно продължено нарушение на член 101 [ДФЕС], член 53 от [Споразумението за ЕИП] и член 8 от [Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт] при следните маршрути и през следните периоди.

1) Следните предприятия са нарушили член [101 ДФЕС] и член 53 от Споразумението за ЕИП при маршрутите между летищата в ЕИП през следните периоди:

[…]

д) British Airways […], от 22 януари 2001 г. до 14 февруари 2006 г., с изключение на периода от 2 октомври 2001 г. до 14 февруари 2006 г., що се отнася до допълнителната такса за гориво и [допълнителната такса за сигурност];

[…]

2) Следните предприятия са нарушили член 101 [ДФЕС] при [маршрутите „ЕС—трета страна“] през следните периоди:

[…]

д) British Airways […], от 1 май 2004 г. до 14 февруари 2006 г., с изключение на услугите по превоз на товари от летища, различни от тези в Хонконг (Китай), Япония, Индия, Тайланд, Сингапур, Южна Корея и Бразилия, що се отнася до допълнителната такса за гориво и допълнителната такса […] за сигурност;

[…]

3) Следните предприятия са нарушили член 53 от Споразумението за ЕИП при [маршрутите „ЕИП (без ЕС)—трета страна“] през следните периоди:

[…]

д) British Airways […], от 19 май 2004 г. до 14 февруари 2006 г., с изключение на услугите по превоз на товари от летища, различни от тези в Хонконг (Китай), Япония, Индия, Тайланд, Сингапур, Южна Корея и Бразилия, що се отнася до допълнителната такса за гориво и [допълнителната такса за сигурност];

[…]

4) Следните предприятия са нарушили член 8 от [Споразумението ЕО—Швейцария за въздушния транспорт], при [маршрутите „ЕС—Швейцария“] през следните периоди:

[…]

д) British Airways […], от 1 юни 2002 г. до 14 февруари 2006 г., с изключение на допълнителната такса за гориво и [допълнителната такса за сигурност];

[…]

Член 3

Следните глоби се налагат за единното продължено нарушение, посочено в член 1 от настоящото решение […]:

[…]

д) British Airways […]: 104 040 000 [евро];

[…]

Член 4

Упоменатите в член 1 предприятия трябва да преустановят незабавно посоченото в този член единно продължено нарушение, ако все още не са го направили.

Те трябва да се въздържат и от всяко действие или поведение, имащо същата или подобна цел или резултат“.

Производството пред Общия съд и обжалваното съдебно решение

42 На 31 май 2017 г. British Airways подава в секретариата на Общия съд жалба, с която иска отмяна на спорното решение в частта, която се отнася до него, и при условията на евентуалност, отмяна на наложената глоба или намаляване на нейния размер.

43 В подкрепа на жалбата си British Airways изтъква девет основания за отмяна.

44 Четвъртото от тези основания е изведено от липсата на компетентност на Комисията да приложи член 101 ДФЕС и член 53 от Споразумението за ЕИП към входящите услуги по превоз на товари. Седмото основание, разделено на две части, се отнася до неправилното определяне на стойността на продажбите за определянето на размера на глобата. С втората част от последното основание British Airways поддържа, че Комисията е трябвало да изключи от стойността на продажбите оборота, който то е реализирало при входящите маршрути.

45 С обжалваното съдебно решение, след като уважава шестото основание, изведено от грешка в преценката на участието на British Airways в съставната част на единното продължено нарушение, свързана с отказа за плащане на комисиона, Общият съд отменя член 1, параграф 1, буква д), параграф 2, буква д) и параграф 3, буква д) от спорното решение в частта, в която се приема, че British Airways е участвало в съставната част на единното продължено нарушение, свързана с отказа за плащане на комисиона, както и член 1, параграф 4, буква д) от това решение в неговата цялост.

46 Той определя размера на наложената на British Airways глоба на 84 456 000 евро.

47 Накрая, Общият съд отхвърля жалбата в останалата ѝ част.

Исканията на страните в производството по обжалване

48 С жалбата си British Airways моли Съда:

– като главно искане, да отмени изцяло обжалваното съдебно решение или, при условията на евентуалност, да го отмени частично, в частта, в която се отхвърлят четвъртото основание и втората част от седмото основание на жалбата пред Общия съд,

– като главно искане, да отмени изцяло спорното решение или, при условията на евентуалност, да отмени първото изречение от съображение 1045 и съображение 1046 от него и

– да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.

49 Комисията моли Съда:

– да отхвърли жалбата и да осъди British Airways да заплати съдебните разноски или

– при условията на евентуалност, ако Съдът уважи жалбата, да върне делото на Общия съд за ново разглеждане и да не се произнася по съдебните разноски.

По жалбата

50 В подкрепа на жалбата си British Airways изтъква три основания, изведени, първото, от грешки при прилагане на правото при анализа на квалифицираните последици от антиконкурентните практики в Съюза (наричани по-нататък „квалифицираните последици“), извършен от Общия съд, за да установи компетентността на Комисията по отношение на входящите услуги по превоз на товари, второто, от грешки при прилагане на правото при преценката на последиците от поведението, свързано с входящите маршрути,

върху цените на внасяните в ЕИП стоки, и третото, от грешка при прилагане на правото, произтичаща от отчитането на последиците от единното продължено нарушение, разгледано в неговата цялост.

По първото основание: грешки при прилагане на правото при анализа на квалифицираните последици, за да се установи компетентността на Комисията по отношение на входящите услуги по превоз на товари

51 Това основание се състои от две части.

52 С първата част от това основание British Airways упреква Общия съд, че е заменил мотивите на Комисията, за които се твърди, че са непълни, със свои собствени мотиви. С втората част от него British Airways поддържа, че във всички случаи мотивите на Общия съд не позволяват да се установят релевантни и достатъчни последици за конкуренцията на един или повече пазари на продукти надолу по веригата в рамките на ЕИП.

По първата част: замяна на мотивите

– *Доводи на страните*

53 British Airways изтъква, че в съображение 1045 от спорното решение Комисията само е посочила с обикновено твърдение, както и с общи и неточни изрази, че антиконкурентните практики в трети страни по отношение на въздушния превоз на товари към Съюза и ЕИП могат да имат непосредствени, съществени и предвидими последици в рамките на Съюза и ЕИП, без да анализира всеки от тези три критерия, нито да разгледа въпроса за вероятността на предвидимите последици от тези практики. British Airways счита, че задоволяването с такива явно недостатъчни мотиви създава опасност границите на компетентността на Комисията по отношение на поведение, осъществено извън Съюза, да бъдат изпразнени от всякакво съдържание.

54 Общият съд обаче пренебрегнал тази фундаментална празнота и се опитал да я отстрани, като заменил — с цената на грешка при прилагане на правото — анализа на Комисията със своя анализ.

55 Комисията счита, че това твърдение е неотносимо и при всички положения — неоснователно.

– *Съображения на Съда*

56 От съдебната практика безспорно е видно, че обхватът на контрола за законосъобразност, предвиден в член 263 ДФЕС, обхваща всички елементи от решенията на Комисията относно производства по прилагане на членове 101 и 102 ДФЕС, по отношение на които Общият съд осигурява задълбочен контрол, както от правна, така и от фактическа страна, с оглед на изтъкнатите от жалбоподателя основания и предвид всички представени от него доказателства. В рамките на този контрол обаче юрисдикциите на Съюза не могат по никакъв повод да заменят мотивите на автора на съответния акт със собствените си мотиви

(решение от 4 юли 2024 г., Westfälische Drahtindustrie и Pampus Industriebeteiligungen/Комисия, C-70/23 P, EU:C:2024:580, т. 38 и цитираната съдебна практика).

57 Следователно Общият съд не може да попълни празнина в мотивите на обжалвания пред него акт със свои собствени мотиви, като при това съображенията му не са свързани с нито една преценка, съдържаща се в това решение (решение от 18 юли 2013 г., UEFA/Комисия, C-201/11 P, EU:C:2013:519, т. 65 и цитираната съдебна практика).

58 Когато обаче Общият съд се ограничава да отговори на изложените пред него доводи и по този начин да изясни мотивите на този акт, не може да се приеме, че той заменя мотивите на автора на акта със свои собствени мотиви (вж. в този смисъл решения от 12 юни 2014 г., Deltafina/Комисия, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, т. 56, и от 23 ноември 2023 г., Ryanair/Комисия, C-209/21 P, EU:C:2023:905, т. 49).

59 В случая от констатациите на Общия съд в точки 44 и 107 от обжалваното съдебно решение е видно, че първият мотив, на който Комисията се основава в съображение 1045 от спорното решение, за да приеме, че в случая критерият за квалифицираните последици е изпълнен, се отнася до „повишените разходи за въздушния транспорт към ЕИП и съответно [до] по-високите цени на внасяните стоки[, които] поради самото си естество могат да имат последици за потребителите в ЕИП“ — мотив, на който Общият съд се позовава като „разглежданите последици“ (наричани по-нататък „последиците върху цените на внасяните стоки“), които, както отбелязва Общият съд в точка 112 от обжалваното съдебно решение, British Airways оспорва както по отношение на тяхната релевантност, така и по отношение на техния предвидим, съществен и непосредствен характер.

60 Както следва от точки 107 и 123 от обжалваното съдебно решение, първото изречение от съображение 1045 от спорното решение съдържа, макар и накратко, елементите, които са позволили на Общия съд да провери дали Комисията е установила извънтериториалната си компетентност с оглед на критерия за квалифицираните последици. Всъщност именно тези елементи, разгледани в светлината на другите релевантни съображения от това решение, посочени в точки 122, 129—132, 136, 139, 148—150, 153 и 154 от обжалваното съдебно решение, са позволили на Общия съд да провери дали Комисията действително е установила наличието на такива последици.

61 Освен това от точки 113—162 от обжалваното съдебно решение е видно, че в тях Общият съд само е отговорил на доводите, които British Airways е представило пред него, и е изяснил мотивите на спорното решение, по-специално като е извел някои изводи от доказателствата, съдържащи се в това решение.

62 Следователно, като се има предвид съдебната практика, припомнена в точка 58 от настоящото решение, твърдяната замяна на мотивите не е установена и първата част от първото основание трябва да се отхвърли.

По втората част: липса на установяване на релевантни и достатъчни последици за конкуренцията на пазарите на продукти надолу по веригата

– *Доводи на страните*

63 British Airways поддържа, че Общият съд е приел, че не е длъжен да преценява последиците за конкуренцията на пазарите надолу по веригата, тъй като или Комисията е установила нарушение с оглед на целта, което освобождавало Комисията от задължението да установи наличието на квалифицирани последици за конкуренцията в рамките на ЕИП, или увеличаването на цените на внасяните стоки можело да промени динамиката на конкуренцията на пазарите надолу по веригата.

64 Според British Airways обаче, от една страна, критерият за квалифицираните последици се прилага както за нарушенията с оглед на целта, така и за нарушенията с оглед на резултата, така че Общият съд неправилно е посочил в точка 121 от обжалваното съдебно решение, че изискването за доказване на квалифицирани последици при наличие на ограничаване на конкуренцията „с оглед на целта“ не намира основание в текста на член 101 ДФЕС и на член 53 от Споразумението за ЕИП.

65 От друга страна, критерият за квалифицираните последици не можел да бъде изпълнен въз основа само на възможни, спекулативни или хипотетични последици. Напротив, той предполагал анализ на последиците за конкуренцията на конкретни пазари на продукти надолу по веригата, като се вземат предвид редица фактори, като естеството на разглежданите стоки, начинът, по който е структурирано разпространението на тези стоки в рамките на ЕИП, или още относителният пазарен дял на стоките, внасяни чрез въздушния превоз на товари по входящите маршрути. В съображения 917 и 1190 от спорното решение обаче изрично се посочвало, че Комисията не е разгледала такива последици.

66 Комисията оспорва тези доводи, които счита отчасти за недопустими и отчасти за неоснователни.

– *Съображения на Съда*

67 На първо място, следва да се отбележи, че в точка 117 от обжалваното съдебно решение Общият съд посочва, че при наличието на поведение, считано както в разглеждания случай от Комисията за толкова вредно за конкуренцията на вътрешния пазар или в ЕИП, че може да се квалифицира като ограничаване на конкуренцията „с оглед на целта“ по смисъла на член 101 ДФЕС и член 53 от Споразумението за ЕИП, прилагането на критерия за „квалифицираните последици“ не може да изисква доказване на конкретните последици, каквото предполага квалифицирането на дадено поведение като ограничаване на конкуренцията „с оглед на резултата“ по смисъла на тези разпоредби.

68 По подобен начин в точка 121 от това съдебно решение той посочва, както твърди British Airways, че тълкуването на критерия за квалифицираните последици, както, изглежда, препоръчва този превозвач, в смисъл че изисква доказване на конкретните последици от спорното поведение, дори при наличие на ограничаване на конкуренцията „с оглед на целта“, би означавало компетентността на Комисията да констатира и санкционира нарушение на член 101 ДФЕС и на член 53 от Споразумението за ЕИП да се постави в зависимост от условие, което не намира основание в текста на тези разпоредби.

69 Въз основа на това в точка 122 от посоченото съдебно решение Общият съд стига до извода, че British Airways, от една страна, не може основателно да упреква Комисията, че е допуснала грешка, като е приела, че критерият за „квалифицираните последици“ е изпълнен, при положение че в съображения 917, 1190 и 1277 от спорното решение тя е посочила, че не е длъжна да извършва преценка на антиконкурентните последици от спорното поведение предвид антиконкурентната цел на последното, и от друга страна, не може от тези съображения да направи и извод, че Комисията не е извършила никакъв анализ на последиците от посоченото поведение на вътрешния пазар или в рамките на ЕИП за целите на прилагането на този критерий.

70 Както обаче вече е посочено в мотивите, изложени на второ място в тази точка 122, от тези точки не може да се заключи, че за да установи, че критерият за квалифицираните последици е изпълнен в случая, Общият съд е приел, че е достатъчно спорният картел да може да се квалифицира като ограничаване на конкуренцията с оглед на целта.

71 Всъщност от съвместния прочит на точки 113—125 от обжалваното съдебно решение е видно, че Общият съд само е отхвърлил доводите, които British Airways му е представило, обобщени в края на точка 103 от това съдебно решение. Така в тези точки той е изложил мотивите, поради които фактът, че в мотивите на спорното решение относно, за съображение 917 от последното, квалификацията на разглежданото ограничаване на конкуренцията, и за съображения 1190 и 1277 от него — изчисляването на глобата, Комисията е посочила, че не е необходимо доказване на действителни антиконкурентни последици, тъй като антиконкурентната цел на укоримото поведение е доказана, по никакъв начин не показва, че поради тази антиконкурентна цел Комисията не е преценила дали това поведение е породило необходимите квалифицирани последици, за да установи компетентността си да приложи член 101 ДФЕС и член 53 от Споразумението за ЕИП към входящите услуги по превоз на товари.

72 От една страна обаче, Общият съд не е допуснал грешка при прилагане на правото, като е отговорил по същество, че критерият за квалифицираните последици, който служи за основаване на извънтериториалната компетентност на Комисията, се различава от въпроса дали спорният картел може да се квалифицира като ограничаване на конкуренцията по смисъла на член 101 ДФЕС и на член 53 от Споразумението за ЕИП. Както отбелязва и генералният адвокат в точка 42 от заключението си, критерият за квалифицираните последици, който може да служи за основание на компетентността за извънтериториално прилагане на правилата за конкуренция на Съюза и на ЕИП от Комисията с оглед на международното публично право, не съвпада със съществения критерий относно ограничаването на конкуренцията с оглед на целта или с оглед на резултата в рамките на вътрешния пазар на Съюза или на ЕИП, на който е подчинена компетентността на Комисията да установява и санкционира съгласно правото на Съюза нарушение на тези правила на конкуренция.

73 От друга страна, анализът на Общия съд, който има за цел да определи дали Комисията правилно е приела, че критерият за квалифицираните последици е изпълнен в случая, е изложен в точки 126—162 от обжалваното съдебно решение, що се отнася до координирането на входящите услуги по превоз на товари, разгледано самостоятелно, и в точки 163—174 от това съдебно решение, що се отнася до единното продължено нарушение, разгледано в неговата цялост.

74 При тези обстоятелства British Airways тълкува неправилно обжалваното съдебно решение, когато упреква Общия съд, че е приел, че е възможно — за да се установи въз основа на критерия за квалифицираните последици компетентността на Комисията да приложи член 101 ДФЕС и член 53 от Споразумението за ЕИП по отношение на поведение, осъществено извън територията на ЕИП — да не се изисква доказването на такива последици, когато това поведение може да бъде квалифицирано като ограничаване на конкуренцията с оглед на целта. Следователно доводите, изложени в точка 64 от настоящото решение, трябва да се отхвърлят като неоснователни.

75 На второ място, следва да се припомни, че подобно на критерия, основан на мястото на привеждане в действие на антиконкурентните практики, критерият за квалифицираните последици има за цел да обхване поведението, което наистина не е осъществено на територията на Съюза, или в зависимост от случая, на ЕИП, но има антиконкурентни последици, които биха могли да се усетят на пазара в Съюза или в ЕИП. Така критерият за квалифицираните последици позволява да се обоснове прилагането на правото на Съюза или на ЕИП в областта на конкуренцията от гледна точка на международното публично право, когато може да се предвиди, че съответното поведение би имало непосредствени и съществени последици в Съюза или в ЕИП. В това отношение, за да е изпълнено изискването за предвидимост, е достатъчно да се вземат предвид вероятните последици на съответното поведение за конкуренцията. Освен това, за да бъде изпълнено изискването за непосредственост, е достатъчно разглежданото поведение да „може“ да има непосредствени последици в Съюза или в ЕИП (вж. в този смисъл решение от 6 септември 2017 г., Intel/Комисия, C-413/14 P, EU:C:2017:632, т. 45, 49, 51 и 52).

76 Така, за да установи, че критерият за квалифицираните последици е изпълнен, Комисията трябва да докаже, че съответните практики имат предвидими, непосредствени и съществени последици в Съюза или в ЕИП, което впрочем Общият съд припомня в точки 111 и 126 от обжалваното съдебно решение. При все това, противно на твърденията на British Airways в доводите му, изложени в точка 65 от настоящото решение, в точки 118, 136 и 150 от обжалваното съдебно решение Общият съд не се е отклонил от този критерий, като е приел, че чисто вероятни, спекулативни или хипотетични последици са достатъчни, за да се установи наличието на квалифицирани последици по смисъла на съдебната практика, припомнена в предходната точка от настоящото решение.

77 Първо, що се отнася до довода на British Airways, че Общият съд е приел, че не е длъжен да преценява последиците за конкуренцията на пазарите надолу по веригата, следва да се припомни, че съгласно член 169, параграф 2 от Процедурния правилник на Съда с изтъкнатите в подкрепа на жалбата правни основания и доводи ясно се указват оспорените части от мотивите на съдебния акт на Общия съд. В случая следва да се констатира, че в жалбата си British Airways указва само точки 114 и 115 от обжалваното съдебно решение с изискваната от тази разпоредба яснота. В първата от тези точки обаче Общият съд само възпроизвежда формулировката в точка 45 от решение от 6 септември 2017 г., Intel/Комисия (C-413/14 P, EU:C:2017:632), съгласно която критерият за квалифицираните последици позволява да се установи поведението, чиито антиконкурентни последици „биха могли да се усетят“ на пазара на Съюза. Във втората точка Общият съд цитира точка 51 от това решение, в която се посочва, че за да е изпълнено изискването за предвидимост, е достатъчно да се вземат предвид вероятните последици на съответното поведение за конкуренцията.

78 Доколкото по този начин е видно, че в точки 114 и 115 от обжалваното съдебно решение Общият съд само е припомнил принципите, посочени съответно в точки 45 и 51 от решение от 6 септември 2017 г., Intel/Комисия (C-413/14 P, EU:C:2017:632), от тези точки от обжалваното съдебно решение изобщо не следва, че Общият съд се е отклонил от проверката дали Комисията е доказала надлежно наличието на квалифицирани последици от спорното поведение за конкуренцията в ЕИП. Следователно доводите на British Airways, припомнени в предходната точка от настоящото решение, произтичат от неправилно тълкуване на обжалваното съдебно решение.

79 Второ, доколкото British Airways твърди, че Общият съд, подобно на Комисията, не е взел предвид в анализа си на конкуренцията на специфичните пазари на продукти надолу по веригата редица фактори, като посочените в точка 65 от настоящото решение, следва да се припомни, че правомощията на Съда при разглеждането на жалба се свеждат до преценка на правното разрешение, дадено по обсъдените пред първата инстанция основания и доводи. Следователно страна не може да изтъкне за първи път пред Съда основание, което не е изтъкнала пред Общия съд, тъй като това би означавало да ѝ се позволи да сезира Съда, чиято компетентност при обжалването е ограничена, със спор с по-широк обхват от този, който е трябвало да разгледа Общият съд (решения от 14 октомври 2010 г., Deutsche Telekom/Комисия, C-280/08 P, EU:C:2010:603, т. 34, и от 2 февруари 2023 г., Испания и др./Комисия, C-649/20 P, C-658/20 P и C-662/20 P, EU:C:2023:60, т. 29 и цитираната съдебна практика).

80 В конкретния случай, както е видно от точка 103 от обжалваното съдебно решение, в първоинстанционното производство British Airways изтъква по-специално в подкрепа на четвъртото си основание за отмяна, представено пред Общия съд, че твърдяното начисляване върху тарифите за превоз не може да се установи въз основа на обикновени предположения, а трябва да бъде доказано, че съображенията на Комисията зависят от доказването на квалифицирани последици на пазар, различен от пазара, предмет на картела, и че трябва да се докаже съществения, непосредствен и предвидим характер на последиците. В точки 106—175 от обжалваното съдебно решение Общият съд е разгледал тези доводи.

81 За сметка на това доводите, изложени в точка 65 от настоящото решение, представляват основание, представено за първи път в рамките на настоящото производство по обжалване. Следователно те трябва да се обявят за недопустими.

82 Трето, доколкото British Airways твърди, че в спорното решение изрично се посочва, че Комисията не е била длъжна да разглежда антиконкурентните последици от координирането на допълнителните такси върху цените на въздушния превоз на товари или антиконкурентните последици върху пазарите на крайните продукти надолу по веригата, следва да се отбележи, че тези доводи са насочени не срещу обжалваното съдебно решение, а срещу спорното решение, поради което те трябва да се отхвърлят като недопустими (вж. по аналогия решение от 29 юни 2023 г., TUIfly/Комисия, C-763/21 P, EU:C:2023:528, т. 53 и цитираната съдебна практика).

83 Четвърто, доводът, че критерият за квалифицираните последици не може да бъде изпълнен, като се посочват само възможни, спекулативни или хипотетични последици, не указва частите от обжалваното съдебно решение, в които Общият съд се е позовал на такива последици, и следователно не отговаря на изискванията, произтичащи от член 169, параграф 2 от Процедурния правилник. Следователно този довод е недопустим.

84 Пето, British Airways не може по общ начин да упреква Общия съд, че не е проверил дали Комисията е установила необходимите съществени, предвидими и непосредствени последици, при положение че от точки 144—155, 127—143 и 156—161 от това съдебно решение е видно, че Общият съд е проверил дали последиците върху цените на внесените стоки имат тези характеристики, за да обоснове компетентността на Комисията по отношение на поведение, което не е било осъществено на територията на Съюза или на ЕИП.

85 Следователно втората част от първото основание е отчасти недопустима и отчасти неоснователна.

86 С оглед на изложените по-горе съображения първото основание следва да се отхвърли.

По второто основание: грешка при прилагане на правото при преценката на причинно-следствената връзка между спорния картел и увеличаването на цените на внасяните в ЕИП стоки

Доводи на страните

87 С второто си основание British Airways твърди, че Общият съд неправилно е заключил, че цените на внасяните в ЕИП стоки са се увеличили поради установеното поведение при входящите маршрути.

88 С първата част от това основание British Airways поддържа, че в точка 132 от обжалваното съдебно решение Общият съд е обърнал тежестта на доказване и е изопачил ясния смисъл на доказателствата, като е приел, че British Airways е трябвало да докаже, че „ефектът на скачените съдове“ е толкова вероятен, че да направи непредвидими последиците върху цените на внасяните стоки. Също така неправилно в точка 133 от обжалваното съдебно решение Общият съд възложил на British Airways тежестта да докаже, че тарифите при входящите маршрути са били достатъчно гъвкави, за да компенсират своевременно всяко свръхконкурентно увеличение на допълнителните такси със съответно намаляване на тези тарифи. Освен това поради неправилни съображения Общият съд отказал да вземе предвид представените от British Airways доказателства относно този „ефект на скачените съдове“, които доказвали, че посочените тарифи били взаимосвързани с допълнителните такси през релевантния период.

89 С втората част от посоченото основание British Airways упреква Общия съд, че е нарушил правилата относно тежестта на доказване и е изопачил някои доказателства, като в точка 137 от обжалваното съдебно решение е приел, че British Airways е трябвало да докаже, че обстоятелствата в случая е нямало до доведат до начисляване надолу по веригата на допълнителния разход, дължащ се на единното продължено нарушение при входящите маршрути, на изпращачите, и като е посочил в точка 136 от това съдебно решение, че от съображения 14 и 70 от спорното решение е видно, че цената на услугите по превоз на товари представлява „вложена съставка“ за спедиторите, тоест променлив разход, чието нарастване по принцип води до увеличаване на пределните разходи, с оглед на които тези спедитори определят собствените си цени. Нито едно от двете цитирани от Общия съд съображения не се отнасяло до пределните или променливите разходи и нито един елемент от мотивите на спорното решение относно квалифицираните последици не споменавал такива разходи.

90 С третата част от второто основание British Airways изтъква, че що се отнася до начисляването на увеличението на цените на услугите по въздушен превоз на товари за изпращачите върху цените, плащани от потребителите в ЕИП, Общият съд е извел от представените пред него доказателства изводи, лишени от всякакво основание, не е взел предвид представените от British Airways доказателства и освен това е цитирал в точки 139 и 141 от обжалваното съдебно решение съображенията на спорното решение, които не съдържат никакъв релевантен елемент, що се отнася до това начисляване.

91 С четвъртата част от това основание British Airways поддържа, че Общият съд е допуснал грешка при прилагане на правото, като е посочил в точка 140 от обжалваното съдебно решение, че е било предвидимо за уличените превозвачи, че единното продължено нарушение „довело“, доколкото засяга входящите маршрути, до увеличаване на цената на внасяните стоки, при положение че подобен извод бил много различен от този, до който стигнала Комисията, която само констатирала, че спорното поведение „може“ да има последици върху цените, фактурирани на потребителите в ЕИП.

92 С петата част от посоченото основание British Airways упреква Общия съд, че в точка 130 от обжалваното съдебно решение е посочил, че установеното от Комисията нарушение включва и отказа за плащане на комисиона, без да вземе предвид това, което вече е констатирал, че Комисията е допуснала грешка, като му е вменила отговорност за тази съставна част от нарушението.

93 Комисията моли второто основание да се отхвърли.

Съображения на Съда

94 На първо място, следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика Комисията трябва да установи доказателствата, които могат надлежно да докажат наличието на фактите от състава на нарушението на правото в областта на конкуренцията. За сметка на това предприятието, което изтъква защитен довод срещу констатирането на такова нарушение, трябва да докаже, че този защитен довод трябва да бъде уважен. Макар според тези принципи доказателствената тежест да се носи или от Комисията, или от съответното предприятие, фактическите обстоятелства, на които се позовава една от страните, могат да бъдат от естество да задължат другата страна да даде обяснение или обосновка, при липсата на което/която може да се заключи, че правилата относно доказателствената тежест са изпълнени (вж. в този смисъл решение от 21 декември 2023 г., Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, т. 120 и цитираната съдебна практика).

95 Основана на общите правила за събиране на доказателства, тази съдебна практика може да се приложи към положение, при което Комисията трябва да установи своята териториална компетентност по отношение на поведение, което е осъществено извън територията на Съюза или на ЕИП.

96 В случая в точки 129—131 от обжалваното съдебно решение Общият съд е констатирал, че картелът относно допълнителната такса за гориво, допълнителната такса за сигурност и отказа за плащане на комисиона, както е видно от съображения 846, 909, 1199 и 1208 от спорното решение, представлява действия по тайно договаряне за хоризонтално фиксиране на цените, за което съгласно практиката на Съда е прието, че води по-специално до увеличаване на цените, което води до лошо разпределение на ресурсите в

ущърб по-специално на потребителите. Поради това той приема, че е било предвидимо за уличените превозвачи, че хоризонталното определяне на допълнителната такса за гориво и на допълнителната такса за сигурност ще доведе до увеличаване на размера им и че отказът за плащане на комисиона може да засили това увеличение. Всъщност Общият съд констатира, че такъв отказ се изразява в съгласуван отказ да се предоставят на спедиторите отстъпки върху допълнителните такси и по този начин цели да се позволи на уличените превозвачи да „запазят под контрол“ несигурността в областта на таксуването, която конкуренцията при плащането на комисиони би могла да създаде, и по този начин да се изключат допълнителните такси от конкуренцията, както отбелязва Комисията в съображения 874 и 879 от спорното решение.

97 Освен това в точка 132 от обжалваното съдебно решение Общият съд отбелязва, че както следва от съображение 17 от спорното решение, цената на услугите по превоз на товари се състои от тарифи и допълнителни такси, сред които допълнителната такса за гориво и допълнителната такса за сигурност, и че — освен ако не се приеме, че увеличението на допълнителната такса за гориво и на допълнителната такса за сигурност би било чрез достатъчно вероятен „ефект на скачените съдове“ компенсирано от съответно намаляване на тези тарифи и на други допълнителни такси — подобно увеличение по принцип може да доведе до увеличаване на общата цена на входящите услуги по превоз на товари. Действително той добавя, че British Airways не е доказало, че „ефектът на скачените съдове“ е толкова вероятен, че да направи непредвидими последиците върху цените на внасяните стоки. Както обаче е видно от предходната точка от настоящото решение, тази констатация се предхожда в точки 129—131, както и в точка 132, първо изречение от обжалваното съдебно решение, от анализ, въз основа на който Общият съд стига до извода, че е било предвидимо за уличените превозвачи, че хоризонталното определяне на допълнителната такса за гориво и на допълнителната такса за сигурност, както и отказът за плащане на комисиона, биха довели до увеличаване на общата цена на входящите услуги по превоз на товари.

98 Така, едва след като преценява спорното решение и констатира, че Комисията е доказала надлежно предвидимостта на подобно увеличение, Общият съд проверява дали British Airways е представило доказателства, които позволяват да се обори посочената констатация. Тъй като в това отношение British Airways твърди, че е налице „ефект на скачените съдове“, в точка 133 от обжалваното съдебно решение той констатира, че графиката, приложена към отговора на British Airways на изложението на възраженията, на която то се позовава, за да докаже този ефект, всъщност се ограничава до това да покаже значителна отрицателна взаимовръзка между равнището на допълнителните му такси и равнището на тарифите му при изходящите маршрути за периода 2001—2006 г., и по никакъв начин не доказва, че е достатъчно вероятно увеличението на допълнителната такса за гориво и на допълнителната такса за сигурност да бъде компенсирано от съответно намаляване на тарифите и на други допълнителни такси до степен да направи непредвидими последиците върху цените на внасяните стоки. Така, като е разгледал дали British Airways е представило доказателства, позволяващи да се обори същата констатация, основана на посочените от Комисията доказателства, които той е счел за убедителни, Общият съд се е съобразил със съдебната практика, цитирана в точка 94 от настоящото решение. Следователно доводът на British Airways, изведен от необоснованото обръщане на тежестта на доказване, изтъкнат в рамките на първата част от настоящото основание, трябва да се отхвърли по същество.

99 Освен това следва да се припомни, че съгласно член 256, параграф 1, втора алинея ДФЕС и член 58, първа алинея от Статута на Съда на Европейския съюз обжалването се ограничава само до правни въпроси.

100 Ето защо единствено Общият съд е компетентен да установява и преценява релевантните факти, както и да преценява доказателствата. Всъщност, щом като тези доказателства са редовно събрани и са спазени общите принципи на правото, както и приложимите процесуални правила относно доказателствената тежест и събирането на доказателствата, само Общият съд може да преценява какво значение да придаде на представените пред него доказателства. Следователно преценката на тези факти и доказателства, освен в случай на тяхното изопачаване, не представлява правен въпрос, който като такъв да подлежи на контрол от страна на Съда в производство по обжалване (решения от 28 май 1998 г., Deere/Комисия, C-7/95 P, EU:C:1998:256, т. 22, и от 18 март 2021 г., Pometon/Комисия, C-440/19 P, EU:C:2021:214, т. 50 и цитираната съдебна практика).

101 Под претекст обаче на оплаквания, изведени от грешка при прилагане на правото при преценката на различните причинно-следствени връзки и от изопачаване на доказателствата, British Airways всъщност цели да постави под въпрос преценката на фактите и доказателствата, извършена от Общия съд в точка 133 от обжалваното съдебно решение, и по-специално иска от Съда да замени преценката, направена от Общия съд в тази точка, със собствената си преценка на доказателствената стойност на графиката, приложена към отговора му на изложението на възраженията, което, както следва от съдебната практика, припомнена в точка 100 от настоящото решение, е извън компетентността на Съда в рамките на производство по обжалване. Следователно тази част от доводите, изтъкнати в подкрепа на първата част от настоящото основание, трябва да се отхвърли като недопустима.

102 На второ място, от една страна, Общият съд не е нарушил правилата за събиране на доказателства, като е приел в точка 137 от обжалваното съдебно решение, че British Airways не е представило никакво доказателство, че обстоятелствата в случая е нямало да доведат до начисляване надолу по веригата на допълнителния разход, дължащ се на единното продължено нарушение при входящите маршрути, на изпращачите. Всъщност, едва след като в точка 136 от това съдебно решение Общият съд приема, че цената на входящите услуги по превоз на товари представлява „вложена съставка“ за спедиторите и че що се отнася до променливия разход, нейното нарастване по принцип води до увеличаване на пределния разход, с оглед на който тези спедитори определят собствените си цени, той стига до извода в точка 138 от посоченото съдебно решение, че е разумно предвидимо за уличените превозвачи, че спедиторите ще начислят такива допълнителни разходи върху изпращачите чрез увеличаване на цената на спедиторските услуги. Така, след като разглежда въздействието, упражнявано от намесата на спедиторите върху причинно-следствената връзка между спорния картел и последиците върху цените на внасяните стоки, Общият съд приема, че начисляването на допълнителния разход е било предвидимо. В рамките на тази преценка Общият съд по-специално отбелязва в точка 159 от обжалваното съдебно решение, че намесата на спедиторите не е прекъснала причинно-следствената верига, тъй като тази намеса произтича обективно от спорния картел съгласно нормалното функциониране на пазара. Поставена в този контекст, точка 137 от обжалваното съдебно решение може да се разбира само в смисъл, че British Airways не е представило доказателства, които могат да поставят под въпрос фактическите

обстоятелства, представени от Комисията, и че следователно в съответствие с цитирана в точка 94 от настоящото решение съдебна практика, Комисията е предоставила необходимите ѝ доказателствата.

103 От друга страна, трябва да се отхвърли твърдението на British Airways, че Общият съд е допуснал „явна грешка“, като е констатирал в точка 136 от обжалваното съдебно решение, че от съображения 14 и 70 от спорното решение е видно, че цената на услугите по превоз на товари представлява „вложена съставка“ за спедиторите, съставляваща променлив разход, чието нарастване по принцип води до увеличаване на пределните разходи, с оглед на които тези спедитори определят собствените си цени. Всъщност с употребата на израза „е видно“ Общият съд ясно е посочил, че тази констатация не се изразява в идентично възпроизвеждане на текста на тези съображения, а произтича от собственото му тълкуване на тези пасажи от спорното решение. Така в тази точка 136 Общият съд само е изяснил мотивите на спорното решение и е извел някои изводи от съдържащите се в него доказателства, без да ги изопачава.

104 На трето място, в светлината на принципите, припомнени в точки 99 и 100 от настоящото решение, следва да се констатира, че твърдението на British Airways, че Общият съд не взел предвид представените пред него доказателства, по-специално що се отнася до местонахождението на изпращачите в държавата на заминаване, и твърдял без анализ, че увеличението на цената на услугите по въздушен превоз на товари довело до увеличаване на цената на внесените стоки, означава да се постави под въпрос направената от Общия съд преценка на доказателствата и по този начин да се получи от Съда ново разглеждане на фактите, без да се твърди, че те са изопачени от Общия съд. Следователно това твърдение е недопустимо.

105 На четвърто място, Общият съд изобщо не е заменил мотивите на Комисията със свои мотиви, като е посочил в точка 140 от обжалваното съдебно решение, че е било предвидимо за уличените превозвачи, че единното продължено нарушение, доколкото засяга входящите маршрути, би довело до увеличаване на цената на внасяните стоки. Всъщност тази преценка на предвидимостта на последиците по никакъв начин не се различава от преценката, направена от Комисията в съображение 1045 от спорното решение, която в съответствие със самия текст на решение от 6 септември 2017 г., Intel/Комисия (C-413/14 P, EU:C:2017:632, т. 45), припомнен от Общия съд в точка 114 от обжалваното съдебно решение, се позовава на антиконкурентни практики, „които могат“ да имат последици за потребителите в ЕИП.

106 На пето място, твърдението на British Airways, че в точка 130 от обжалваното съдебно решение Общият съд не е взел предвид при анализа на квалифицираните последици, че е констатирал, че жалбоподателят не може да носи отговорност за нарушението във връзка с отказа за плащане на комисиона, се основава на смесване между предварителния въпрос за определянето на компетентността на Комисията по отношение на поведение, осъществено извън Съюза или ЕИП, но което може да породи квалифицирани последици във вътрешния пазар или в ЕИП, и въпроса за вменяването на British Airways на отговорността за посоченото в спорното решение единно продължено нарушение в съставната му част, свързана с отказа за плащане на комисиона. Всъщност в тази точка 130 Общият съд само отбелязва в рамките на анализа си на четвъртото основание на British Airways, изведено от липсата на компетентност на Комисията да приложи член 101 ДФЕС и член 53 от Споразумението за ЕИП по отношение на входящите услуги по превоз на товари, че от съображения 846, 909, 1199 и 1208 от спорното решение е видно, че спорното поведение се

отнася до допълнителната такса за гориво, допълнителната такса за сигурност и отказа за плащане на комисиона, без да предрешава въпроса за участието на British Airways в последната съставна част на единното продължено нарушение.

107 Тъй като нито една от частите на второто основание на British Airways не може да бъде уважена, това основание следва да се отхвърли изцяло.

По третото основание, изведено от грешка при прилагане на правото, произтичаща от отчитането на последиците от единното продължено нарушение, разгледано в неговата цялост

Доводи на страните

108 С третото си основание British Airways твърди, че в точки 172—174 от обжалваното съдебно решение Общият съд е допуснал грешка при прилагане на правото, когато е взел предвид последиците от единното продължено нарушение, разгледано в неговата цялост, за да провери дали е изпълнен критерият за квалифицираните последици.

109 От една страна, British Airways упреква Общия съд, че е заключил, че понятието „единно продължено нарушение“ променя правните условия за установяване на квалифицираните последици, въпреки че това понятие било процесуално правило или правило за доказване, чиято цел е да облекчи тежестта на Комисията да докаже всеки конкретен елемент от цялостното нарушение.

110 От друга страна, British Airways поддържа, че подходът на Общия съд, според който Комисията може да е компетентна по отношение на поведение, осъществено в трети държави, когато е налице връзка с елемент на нарушението, за който тази институция има териториална компетентност, изпразвал от съдържание строгите принципи, уреждащи упражняването на извънтериториалната компетентност на Комисията по силата на правото на Съюза в областта на конкуренцията, тъй като това означавало, че когато Комисията е компетентна по отношение на някои вътрешни за Съюза аспекти на международен картел, тя придобива международна компетентност по отношение на всички аспекти на нарушението, включително тези, които нямат предвидими, съществени или непосредствени последици за конкуренцията на вътрешния пазар на Съюза или на ЕИП.

111 Комисията моли твърденията по това основание, които тя счита за неотносими и във всички случаи за неоснователни, да бъдат отхвърлени.

Съображения на Съда

112 Тъй като с третото основание British Airways критикува обжалваното съдебно решение само доколкото в точки 172—174 от това съдебно решение Общият съд е приел, че Комисията основателно е разгледала последиците от единното продължено нарушение, взето в неговата цялост, и е приела, че критерият за квалифицираните последици е изпълнен, що се отнася до това нарушение, следва да се отбележи, че с четвъртото си основание за

отмяна, представено пред Общия съд, British Airways само оспорва компетентността на Комисията да приложи член 101 ДФЕС и член 53 от Споразумението за ЕИП към спорното поведение, доколкото се отнася до входящите услуги по превоз на товари.

113 В това отношение в точка 162 от обжалваното съдебно решение Общият съд е стигнал до извода, че Комисията основателно е приела, че критерият за квалифицираните последици е изпълнен, що се отнася до координирането относно входящите услуги по превоз на товари, разгледано самостоятелно, така че компетентността на Комисията да приложи член 101 ДФЕС и член 53 от Споразумението за ЕИП към спорното поведение, доколкото е била оспорена, е доказана. Следователно по съображения за изчерпателност Общият съд е разгледал, в точки 163—174 от обжалваното съдебно решение, дали Комисията, за да установи компетентността си да приложи член 101 ДФЕС и член 53 от Споразумението за ЕИП към спорното поведение, е имала също основание да приеме в съображение 1046 от спорното решение, че критерият за квалифицираните последици е изпълнен с оглед на последиците от единното продължено нарушение, разгледано в неговата цялост.

114 При тези обстоятелства следва да се констатира, че доводите на British Airways се отнасят до мотиви на обжалваното съдебно решение, изложени по съображения за изчерпателност. Според постоянната съдебна практика обаче оплакванията, насочени срещу мотивите на решение на Общия съд, изложени по съображения за изчерпателност, не могат да доведат до отмяната на това решение и следователно са неотносими (решения от 15 октомври 2002 г., Limburgse Vinyl Maatschappij и др./Комисия, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P—C-252/99 P и C-254/99 P, EU:C:2002:582, т. 537, и от 4 октомври 2024 г., thyssenkrupp/Комисия, C-581/22 P, EU:C:2024:821, т. 263 и цитираната съдебна практика).

115 Следователно третото основание трябва да се отхвърли като неотносимо.

116 Тъй като нито едно от основанията, изтъкнати от British Airways в подкрепа на жалбата му, не е уважено, жалбата му следва да се отхвърли в нейната цялост.

По съдебните разноски

117 Съгласно член 184, параграф 2 от Процедурния правилник, когато жалбата е неоснователна, Съдът се произнася по съдебните разноски.

118 В съответствие с член 138, параграф 1 от този процедурен правилник, приложим в производството по обжалване съгласно член 184, параграф 1 от него, загубилата делото страна се осъжда да заплати съдебните разноски, ако е направено такова искане.

119 Тъй като Комисията е направила искане British Airways да бъде осъдено да заплати съдебните разноски и последното е загубило делото, то следва да бъде осъдено да понесе, наред с направените от него съдебни разноски, и тези на Комисията.

По изложените съображения Съдът (пети състав) реши:

1) Отхвърля жалбата.

2) Осъжда British Airways plc да заплати съдебните разноски.

Подписи