Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

z 26. februára 2026*

„Odvolanie – Hospodárska súťaž – Kartely – Trh leteckej nákladnej dopravy – Rozhodnutie Európskej komisie, ktorým sa konštatuje porušenie článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o Európskom hospodárskom priestore a článku 8 Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave – Koordinácia prvkov ceny za služby leteckej nákladnej dopravy (palivová prirážka, bezpečnostná prirážka a odmietnutie platiť provízie z prirážok) – Prichádzajúce služby nákladnej dopravy – Územná právomoc Komisie – Kvalifikované účinky – Kvalifikácia – Jediné a pokračujúce porušenie – Zohľadnenie účinkov jediného a pokračujúceho porušenia ako celku“

Vo veci C-378/22 P,

ktorej predmetom je odvolanie podľa článku 56 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie, podané 9. júna 2022,

**British Airways plc**, so sídlom v Harmondsworthe (Spojené kráľovstvo), v zastúpení: T. Coates, BL, A. Lyle-Smythe a R. O’Donoghue, advocaten, a T. Sebastian, barrister,

odvolateľka,

ďalší účastník konania:

**Európska komisia**, v zastúpení pôvodne A. Dawes, N. Khan a I. Söderlund, splnomocnení zástupcovia, neskôr A. Dawes a I. Söderlund, splnomocnení zástupcovia,

žalovaná v prvostupňovom konaní,

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predseda štvrtej komory I. Jarukaitis (spravodajca), vykonávajúci funkciu predsedu piatej komory, sudcovia E. Regan a D. Gratsias,

generálny advokát: A. Rantos,

tajomník: R. Stefanova-Kamiševa, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 17. apríla 2024,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 5. septembra 2024,

* Jazyk konania: angličtina.

vyhlásil tento

## Rozsudok

1 Svojím odvolaním spoločnosť British Airways plc navrhuje zrušenie rozsudku Všeobecného súdu Európskej únie z 30. marca 2022, British Airways/Komisia (T-341/17, ďalej len „napadnutý rozsudok“, EU:T:2022:182), ktorým Všeobecný súd čiastočne zamietol jej žalobu, ktorou sa domáhala zrušenia rozhodnutia Komisie C(2017) 1742 final zo 17. marca 2017 týkajúceho sa konania podľa článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave (vec AT.39258 – Nákladná letecká doprava) (ďalej len „sporné rozhodnutie“) v rozsahu, v akom sa jej týka, a zrušenia pokuty, ktorá jej bola týmto rozhodnutím uložená, alebo zníženia jej sumy.

### Právny rámec

#### *Dohoda o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom*

2 Dohoda medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave, podpísaná v Luxemburgu 21. júna 1999 a schválená v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím Rady a Komisie 2002/309/ES, Euratom v prípade dohody o vedeckej a technologickej spolupráci zo 4. apríla 2002 o uzavretí siedmich dohôd so Švajčiarskou konfederáciou (Ú. v. ES L 114, 2002, s. 1; Mim. vyd. 11/041, s. 89) (ďalej len „dohoda o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom“), nadobudla platnosť 1. júna 2002. Články 8 a 9 tejto dohody zodpovedajú *mutatis mutandis* článkom 101 a 102 ZFEÚ.

3 Podľa článku 11 uvedenej dohody:

„1. Orgány spoločenstva uplatňujú článok 8 a 9… v súlade s právnymi predpismi spoločenstva uvedenými v prílohe, pričom sa zohľadní potreba úzkej spolupráce medzi orgánmi spoločenstva a švajčiarskymi orgánmi.

2. Švajčiarske úrady rozhodujú podľa článku 8 a 9 o prijateľnosti všetkých dohôd, rozhodnutí a dohodnutých postupov… vzhľadom na trasy medzi Švajčiarskom a tretími krajinami.“

4 Nariadenie Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch [101] a [102 ZFEÚ] (Ú. v. ES L 1, 2003, s. 1; Mim. vyd. 08/002, s. 205) sa stalo uplatniteľným v rámci tej istej dohody s účinnosťou od 5. decembra 2007, a to rozhodnutím č. 1/2007 Spoločného výboru pre leteckú dopravu medzi Spoločenstvom a Švajčiarskom zriadeného podľa dohody o leteckej doprave medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou z 5. decembra 2007, ktorým sa nahrádza príloha [k dohode medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave] (Ú. v. EÚ L 34, 2008, s. 19). K tomuto dátumu nahradilo nariadenie Rady (EHS) č. 3975/87 zo 14. decembra 1987 stanovujúce postup pri uplatňovaní pravidiel hospodárskej súťaže pre podniky leteckej dopravy (Ú. v. ES L 374, 1987, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 262), ktoré bolo uvedené v prílohe k dohode o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom od nadobudnutia jej platnosti.

### *Zmluva o FEÚ*

5 Článok 101 ods. 1 ZFEÚ stanovuje:

„Nasledujúce sa zakazuje ako nezlučiteľné s vnútorným trhom: všetky dohody medzi podnikmi, rozhodnutia združení podnikov a zosúladené postupy, ktoré môžu ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi a ktoré majú za cieľ alebo následok vylučovanie, obmedzovanie alebo skresľovanie hospodárskej súťaže v rámci vnútorného trhu, najmä tie, ktoré:

a) priamo alebo nepriamo určujú nákupné alebo predajné ceny alebo iné obchodné podmienky;

b) obmedzujú alebo kontrolujú výrobu, odbyt, technický rozvoj alebo investície;

c) rozdeľujú trhy alebo zdroje zásobovania;

…“

### *Dohoda o EHP*

6 Článok 53 Dohody o Európskom hospodárskom priestore z 2. mája 1992 (Ú. v. ES L 1, 1994, s. 3; Mim. vyd. 11/052, s. 3, ďalej len „Dohoda o EHP“) zodpovedá *mutatis mutandis* článku 101 ZFEÚ.

7 Nariadenie č. 1/2003, zmenené nariadením Rady (ES) č. 411/2004 z 26. februára 2004 (Ú. v. EÚ L 68, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 17), bolo začlenené do Dohody o EHP jednak rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 130/2004 z 24. septembra 2004, ktorým sa mení a dopĺňa príloha XIV (Hospodárska súťaž), protokol 21 (o implementácii pravidiel hospodárskej súťaže uplatniteľných v podnikoch) a protokol 23 (týkajúci sa spolupráce medzi dozornými orgánmi) k Dohode o EHP (Ú. v. EÚ L 64, 2005, s. 57), ktoré nadobudlo účinnosť 19. mája 2005, a jednak rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 40/2005 z 11. marca 2005, ktorým sa mení a dopĺňa príloha XIII (Doprava) a protokol 21 (O vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže vzťahujúcich sa na podniky) k Dohode o EHP (Ú. v. EÚ L 198, 2005, s. 38), ktoré nadobudlo účinnosť v ten istý deň.

### *Nariadenie č. 1/2003*

8 Článok 16 nariadenia č. 1/2003 v odseku 1 stanovuje:

„Keď vnútroštátne súdy rozhodujú o dohodách, rozhodnutiach alebo postupoch podľa článku [101] alebo [102 ZFEÚ], ktoré sú už predmetom rozhodnutia [Európskej k]omisie, nemôžu prijať rozhodnutia, ktoré sú v rozpore s rozhodnutím prijatým Komisiou. Musia sa vyhnúť takým rozhodnutiam, ktoré by boli v rozpore s rozhodnutím, o ktorom uvažuje Komisia v postupe, ktorý iniciovala. Na tento účel môžu vnútroštátne súdy posúdiť, či je nevyhnutné zastaviť príslušný postup. Táto povinnosť nemá vplyv na práva a povinnosti podľa článku [267 ZFEÚ].“

9 Článok 23 tohto nariadenia v odsekoch 2 a 3 stanovuje:

„2. Komisia môže rozhodnutím uložiť podnikom alebo združeniam podnikov pokuty, keď úmyselne alebo z nedbalosti:

a) porušujú článok [101] alebo článok [102 ZFEÚ] alebo

…

Pokuta uložená každému podniku alebo združeniu podnikov nepresiahne 10 % jeho celkového obratu v predchádzajúcom obchodnom roku.

…

3. Pri stanovení čiastky pokuty sa zohľadní závažnosť a doba trvania porušovania.“

10 Článok 32 písm. c) uvedeného nariadenia stanovoval, že toto nariadenie sa nevzťahuje na „leteckú dopravu medzi letiskami spoločenstva a tretími štátmi“.

11 Toto ustanovenie bolo s účinnosťou od 1. mája 2004 zrušené článkom 3 nariadenia č. 411/2004.

## Okolnosti predchádzajúce sporu a sporné rozhodnutie

12 Okolnosti predchádzajúce sporu a sporné rozhodnutie, ako sú uvedené v bodoch 1 až 50 napadnutého rozsudku, možno pre potreby tohto konania zhrnúť takto.

13 British Airways je letecká dopravná spoločnosť, ktorá pôsobí na trhu služieb leteckej nákladnej dopravy.

14 V odvetví nákladnej dopravy zabezpečujú letecké spoločnosti prepravu nákladov leteckou cestou (ďalej len „dopravcovia“). Vo všeobecnosti dopravcovia poskytujú služby nákladnej dopravy špeditérom, ktorí organizujú prepravu týchto nákladov v mene odosielateľov. Ako protihodnotu títo špeditéri platia dopravcom cenu, ktorá sa skladá jednak z taríf vypočítaných za kilogram, a jednak z rôznych prirážok.

### *Správne konanie*

15 Dňa 7. decembra 2005 dostala Komisia žiadosť o oslobodenie od pokút na základe jej oznámenia o oslobodení od pokút a znížení pokút v prípadoch kartelov (Ú. v. ES C 45, 2002, s. 3; Mim. vyd. 08/002, s. 155), ktorú podala Deutsche Lufthansa AG a jej dve dcérske spoločnosti, Lufthansa Cargo AG a Swiss International Air Lines AG. Podľa tejto žiadosti existovali protisúťažné kontakty medzi viacerými dopravcami, ktoré sa týkali prvkov tvoriacich cenu služieb poskytovaných na trhu leteckej nákladnej dopravy, a to zavedenia tzv. „palivových“ a „bezpečnostných“ prirážok, ako aj odmietnutia týchto dopravcov platiť špeditérom províziu z prirážok (ďalej len „odmietnutie platiť provízie“).

16 V dňoch 14. a 15. februára 2006 Komisia vykonala neohlásené kontroly v priestoroch viacerých dopravcov.

17 V nadväznosti na tieto kontroly viacerí dopravcovia, vrátane spoločnosti British Airways, podali žiadosť o oslobodenie od pokút na základe oznámenia o oslobodení od pokút a znížení pokút v prípadoch kartelov, ktorá je uvedená v bode 15 tohto rozsudku.

18 Dňa 19. decembra 2007 Komisia zaslala oznámenie o výhradách 27 dopravcom, vrátane British Airways, ktorí následne predložili písomné pripomienky. Vypočutie sa konalo od 30. júna do 4. júla 2008.

### *Pôvodné rozhodnutie*

19 Komisia prijala 9. novembra 2010 rozhodnutie K(2010) 7694 v konečnom znení týkajúce sa konania podľa článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave (Vec COMP/39258 – nákladná letecká doprava) (ďalej len „pôvodné rozhodnutie“). Toto rozhodnutie bolo určené 21 dopravcom, medzi ktorými bola aj British Airways.

20 Uvedené rozhodnutie vo svojich odôvodneniach uvádzalo, že obvinení dopravcovia koordinovali svoje správanie v oblasti stanovenia cien za poskytovanie služieb nákladnej dopravy tým, že sa dohodli na palivovej prirážke, bezpečnostnej prirážke a odmietnutí platiť provízie, a podieľali sa tak na jedinom a pokračujúcom porušení článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom, ku ktorému dochádzalo na území Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) a Švajčiarska.

### *Rozsudky zo 16. decembra 2015*

21 Rozsudkom zo 16. decembra 2015, British Airways/Komisia (T-48/11, EU:T:2015:988), Všeobecný súd čiastočne zrušil pôvodné rozhodnutie v rozsahu, v akom sa týkalo spoločnosti British Airways. V dvanástich ďalších rozsudkoch z toho istého dňa Všeobecný súd tiež úplne alebo čiastočne zrušil toto rozhodnutie v rozsahu, v akom sa týkalo dvanástich ďalších dopravcov alebo skupín dopravcov.

22 Všeobecný súd dospel k záveru, že uvedené rozhodnutie je poznačené vadou odôvodnenia.

### *Sporné rozhodnutie*

23 Dňa 20. mája 2016 Komisia zaslala dopravcom uvedeným v pôvodnom rozhodnutí, ktorí proti nemu podali žalobu na Všeobecný súd, list, v ktorom ich informovala o jej úmysle prijať znovu rozhodnutie konštatujúce ich účasť na jedinom a pokračujúcom porušení článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom na všetkých spojeniach uvedených v tomto pôvodnom rozhodnutí. Na predloženie pripomienok im bola poskytnutá lehota jedného mesiaca. Všetci túto možnosť využili.

24 Dňa 17. marca 2017 Komisia prijala sporné rozhodnutie, ktoré bolo určené 19 dopravcom, vrátane spoločnosti British Airways.

25 V spornom rozhodnutí sa uvádza, že obvinení dopravcovia koordinovali svoje správanie v oblasti stanovenia cien za poskytovanie služieb nákladnej dopravy na celom svete prostredníctvom palivovej prirážky, bezpečnostnej prirážky a odmietnutia platiť provízie (ďalej len „sporný kartel“), čím sa dopustili jediného a pokračujúceho porušenia článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom.

26 V oddiele 4 tohto rozhodnutia, nazvanom „Opis skutkových okolností“, Komisia najmä uviedla, že vyšetrovanie odhalilo kartel celosvetového rozsahu založený na sieti dvojstranných a mnohostranných kontaktov medzi konkurentmi počas dlhého obdobia, týkajúcich sa konania, ktoré sa rozhodli, plánovali alebo zamýšľali prijať vo vzťahu k rôznym prvkom cien za služby nákladnej dopravy, uvedeným v predchádzajúcom bode. Komisia zdôraznila, že spoločným cieľom tejto siete kontaktov bolo koordinovať správanie konkurentov v oblasti stanovenia cien alebo znížiť neistotu, pokiaľ ide o ich cenovú politiku. Následne opísala kontakty týkajúce sa palivovej prirážky, bezpečnostnej prirážky a odmietnutia platiť provízie a posúdila skutkové dôkazy týkajúce sa jednak sporného kartelu ako celku a jednak každého z adresátov uvedeného rozhodnutia.

27 V oddiele 5 sporného rozhodnutia, nazvanom „Uplatňovanie relevantných pravidiel hospodárskej súťaže“, Komisia uplatnila článok 101 ZFEÚ na skutkové okolnosti prejednávanej veci, pričom spresnila, že odkazy na tento článok treba chápať aj ako odkazy na článok 53 Dohody o EHP a na článok 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom, keďže tieto ustanovenia sa uplatňujú *mutatis mutandis*, pokiaľ nie je stanovené inak.

28 V tejto súvislosti, pokiaľ ide o jej právomoc, Komisia preskúmala hranice svojej časovej a územnej právomoci na konštatovanie a sankcionovanie porušenia pravidiel hospodárskej súťaže v prejednávanej veci.

29 Na jednej strane v odôvodneniach 822 až 832 sporného rozhodnutia, ktoré tvoria pododdiel 5.2 tohto rozhodnutia, nazvaný „Právomoc Komisie“, Komisia v podstate uviedla, že najprv neuplatní článok 101 ZFEÚ na dohody a na postupy predchádzajúce 1. máju 2004 týkajúce sa spojení medzi letiskami v Európskej únii a letiskami nachádzajúcimi sa mimo EHP (ďalej len „spojenia medzi Úniou a tretími krajinami“), následne článok 53 Dohody o EHP na dohody a na postupy predchádzajúce 19. máju 2005, pokiaľ ide o spojenia medzi Úniou a tretími krajinami a spojenia medzi letiskami nachádzajúcimi sa v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP a ktoré nie sú členmi Únie, a letiskami nachádzajúcimi sa v tretích krajinách (ďalej len „spojenia medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami“) a nakoniec článok 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom na dohody a na postupy predchádzajúce 1. júnu 2002, pokiaľ ide o spojenia medzi letiskami v Únii a letiskami nachádzajúcimi sa vo Švajčiarsku (ďalej len spojenia Únia – Švajčiarsko). V odôvodnení 832 uvedeného rozhodnutia Komisia spresnila, že to isté rozhodnutie nemalo „žiadnu ambíciu na odhalenie akéhokoľvek porušenia článku 8 dohody [o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom] týkajúceho sa služieb nákladnej dopravy [medzi] Švajčiarskom [a] tretími krajinami“.

30 Na druhej strane v odôvodneniach 1036 až 1046 sporného rozhodnutia, ktoré tvoria pododdiel 5.3.8 tohto rozhodnutia, nazvaného „Uplatniteľnosť článku 101 [ZFEÚ] a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúce spojenia“ Komisia vysvetlila dôvody, pre ktoré odmietla tvrdenia rôznych obvinených dopravcov, podľa ktorých prekročila hranice svojej územnej pôsobnosti podľa pravidiel medzinárodného práva verejného tým, že konštatovala a sankcionovala porušenie týchto

dvoch ustanovení na spojeniach s odletom z tretích krajín a smerujúcich do EHP (ďalej len „prichádzajúce spojenia“, a pokiaľ ide o služby nákladnej dopravy ponúkané na týchto spojeniach „prichádzajúce služby nákladnej dopravy“).

31 Konkrétne v odôvodnení 1045 uvedeného rozhodnutia Komisia poznamenala, že protisúťažné postupy týkajúce sa prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy „mohli mať bezprostredné, podstatné a predvídateľné účinky v Únii alebo v EHP v podstate preto, lebo zvýšené náklady na leteckú dopravu do EHP, a teda vyššie ceny dovážaného tovaru, mohli mať vzhľadom na svoju povahu účinky na spotrebiteľov v rámci EHP“. Dodala, že v prejednávanej veci tieto postupy mohli mať takéto účinky aj na poskytovanie služieb nákladnej dopravy inými dopravcami v rámci EHP, medzi uzlovými letiskami („hubs“) v EHP používanými dopravcami z tretích krajín a cieľovými letiskami týchto zásielok v EHP, ktoré neboli obsluhované dopravcom z tretej krajiny.

32 Okrem toho v odôvodnení 1046 toho istého rozhodnutia Komisia uviedla, že sporný kartel bol „vykonávaný celosvetovo“, že dojednania týkajúce sa prichádzajúcich spojení boli neoddeliteľnou súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP a že jednotné uplatňovanie prirážok na celosvetovej úrovni bolo kľúčovým prvkom tohto kartelu.

33 Pododdiel 5.3 sporného rozhodnutia, týkajúci sa uplatnenia na prejednávanú vec článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody medzi ES a Švajčiarskom o leteckej doprave, obsahuje jeho odôvodnenia 833 až 1052. Po prvé Komisia v bode 846 tohto rozhodnutia konštatovala, že obvinení dopravcovia koordinovali svoje správanie alebo ovplyvňovali tvorbu cien, „čo v konečnom dôsledku viedlo k stanoveniu cien vo vzťahu k“ palivovej prirážke, bezpečnostnej prirážke a odmietnutiu platiť provízie. V odôvodnení 861 uvedeného rozhodnutia Komisia konštatovala, že „všeobecný systém koordinácie určovania cien za služby nákladnej dopravy“, odhalený jej vyšetrovaním, svedčí o existencii „komplexného porušenia pozostávajúceho z rôznych činností, ktoré [bolo možné] kvalifikovať buď ako dohodu, alebo ako zosúladený postup, v rámci ktorých konkurenti vedome nahradili riziká hospodárskej súťaže praktickou spoluprácou medzi sebou“.

34 Po druhé v odôvodnení 869 sporného rozhodnutia Komisia uviedla, že „predmetné správanie predstav[ovalo] jediné a pokračujúce porušenie článku 101 [ZFEÚ]“, pričom v odôvodneniach 870 až 902 tohto rozhodnutia spresnila, že predmetné dojednania sledovali jediný protisúťažný cieľ, ktorým bolo narušiť hospodársku súťaž v odvetví nákladnej dopravy v rámci EHP, týkali sa poskytovania služieb nákladnej dopravy a stanovovania ich cien, ako aj tých istých podnikov, mali jednotnú a nepretržitú povahu a týkali sa troch zložiek, a to palivovej prirážky, bezpečnostnej prirážky a odmietnutia platiť provízie. V tomto rámci Komisia v odôvodnení 881 tohto rozhodnutia uviedla, že British Airways sa podieľala na týchto troch zložkách.

35 Po tretie v odôvodnení 903 uvedeného rozhodnutia Komisia konštatovala, že cieľom predmetného protisúťažného správania bolo obmedziť hospodársku súťaž aspoň v rámci Únie, EHP a Švajčiarska. V odôvodnení 917 tohto rozhodnutia v podstate dodala, že preto nebolo potrebné zohľadniť konkrétne účinky tohto správania.

36 Po štvrté v odôvodneniach 972 až 1021 sporného rozhodnutia Komisia preskúmala právnu úpravu siedmich tretích krajín, o ktorých viacero obvinených dopravcov tvrdilo, že im ukladala povinnosť dohodnúť sa na prirážkach, čím bránila uplatňovaniu relevantných pravidiel hospodárskej súťaže. Komisia sa domnievala, že títo dopravcovia nepreukázali, že konali pod nátlakom týchto tretích krajín.

37 Po piate v odôvodneniach 1024 až 1035 tohto rozhodnutia Komisia dospela k záveru, že jediné a pokračujúce porušenie mohlo citeľne ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, medzi zmluvnými stranami Dohody o EHP a medzi zmluvnými stranami dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom.

38 Oddiel 7 sporného rozhodnutia, nazvaný „Dĺžka trvania porušenia“, obsahuje odôvodnenia 1146 až 1169 tohto rozhodnutia. Ako teda vyplýva z odôvodnenia 1146 uvedeného rozhodnutia, Komisia konštatovala, že sporný kartel sa začal 7. decembra 1999 a trval až do 14. februára 2006. V tomto odôvodnení 1146 spresnila, že tento kartel porušoval:

– článok 101 ZFEÚ od 7. decembra 1999 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu medzi letiskami v Únii,

– článok 101 ZFEÚ od 1. mája 2004 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu na spojeniach medzi Úniou a tretími krajinami,

– článok 53 Dohody o EHP od 7. decembra 1999 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu medzi letiskami v rámci EHP,

– článok 53 Dohody o EHP od 19. mája 2005 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami,

– článok 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom od 1. júna 2002 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu na spojeniach Únia-Švajčiarsko.

39 V odôvodnení 1169 toho istého rozhodnutia Komisia uviedla, že porušenie trvalo, pokiaľ ide o British Airways, od 22. januára 2001 do 14. februára 2006.

40 V oddiele 8 sporného rozhodnutia Komisia preskúmala nápravné opatrenia, ktoré sa majú prijať, a pokuty, ktoré sa majú uložiť, pričom odkázala na usmernenia k metóde stanovenia pokút uložených podľa článku 23 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 1/2003 (Ú. v. EÚ C 210, 2006, s. 2).

41 Články 1, 3 a 4 výroku sporného rozhodnutia znejú takto:

*„Článok 1*

Nasledujúce podniky sa tým, že koordinovali svoje správanie v oblasti stanovenia cien za poskytovanie služieb nákladnej dopravy na celom svete, pokiaľ ide o palivovú prirážku, [bezpečnostnú prirážku] a platenie provízie z prirážok, dopustili nasledujúceho jediného a pokračujúceho porušenia článku 101 [ZFEÚ], článku 53 [dohody o EHP] a článku 8 [dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom], pokiaľ ide o nasledujúce spojenia a počas nasledujúcich období.

1) Nasledujúce podniky porušili článok 101 [ZFEÚ] a článok 53 Dohody o EHP, pokiaľ ide o spojenia medzi letiskami nachádzajúcimi sa vo vnútri EHP počas týchto období:

…

e) British Airways… od 22. januára 2001 do 14. februára 2006, s výnimkou obdobia od 2. októbra 2001 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o palivovú prirážku a [bezpečnú prirážku];

…

2) Nasledujúce podniky porušili článok 101 [ZFEÚ], pokiaľ ide o [spojenia medzi Úniou a tretími krajinami] počas týchto období:

…

e) British Airways… od 1. mája 2004 do 14. februára 2006 s výnimkou služieb nákladnej dopravy z iných letísk ako z Hongkongu (Čína), Japonska, Indie, Thajska, Singapuru, Južnej Kórey a Brazílie, pokiaľ ide o palivovú prirážku a… bezpečnostnú prirážku;

…

3) Nasledujúce podniky porušili článok 53 Dohody o EHP, pokiaľ ide o [spojenia medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami] počas týchto období:

…

e) British Airways… od 19. mája 2005 do 14. februára 2006 s výnimkou služieb nákladnej dopravy z iných letísk ako z Hongkongu (Čína), Japonska, Indie, Thajska, Singapuru, Južnej Kórey a Brazílie, pokiaľ ide o palivovú prirážku a [bezpečnostnú prirážku];

…

4) Nasledujúce podniky porušili článok 8 [dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom], pokiaľ ide o [spojenia Únia-Švajčiarsko] počas týchto období:

…

e) British Airways… od 1. júna 2002 do 14. februára 2006 s výnimkou palivovej prirážky a [bezpečnostnej prirážky];

…

*Článok 3*

Za jediné a pokračujúce porušenie uvedené v článku 1 tohto rozhodnutia… sa ukladajú tieto pokuty:

…

e) British Airways…: 104 040 000 [eur];

…

*Článok 4*

Podniky uvedené v článku 1 okamžite ukončia jediné a pokračujúce porušenie uvedené v predmetnom článku, pokiaľ tak ešte neurobili.

Taktiež sa zdržia akéhokoľvek konania alebo správania s rovnakým alebo podobným cieľom alebo následkom.“

**Konanie na Všeobecnom súde a napadnutý rozsudok**

42 Žalobou podanou do kancelárie Všeobecného súdu 31. mája 2017 sa British Airways domáhala zrušenia napadnutého rozhodnutia v rozsahu, v akom sa jej týka, a subsidiárne zrušenia uloženej pokuty alebo zníženia jej sumy.

43 Na podporu tejto žaloby British Airways uviedla deväť žalobných dôvodov na zrušenie.

44 Spomedzi týchto žalobných dôvodov bol štvrtý žalobný dôvod založený na neexistencii právomoci Komisie uplatňovať článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na prichádzajúce služby nákladnej dopravy. Siedmy žalobný dôvod, rozdelený na dve časti, sa týkal nesprávneho určenia hodnoty predaja na účely stanovenia výšky pokuty. V druhej časti tohto posledného uvedeného žalobného dôvodu British Airways tvrdila, že Komisia mala z hodnoty predaja vylúčiť obrat, ktorý dosiahla na prichádzajúcich spojeniach.

45 Napadnutým rozsudkom Všeobecný súd, ktorý vyhovel šiestemu žalobnému dôvodu založenému na nesprávnom posúdení účasti spoločnosti British Airways na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa odmietnutia platiť provízie, zrušil článok 1 ods. 1 písm. e), článok 1 ods. 2 písm. e) a článok 1 ods. 3 písm. e) sporného rozhodnutia v rozsahu, v akom konštatuje jej účasť na zložke jediného a pokračujúceho porušenia týkajúcej sa odmietnutia platiť provízie, ako aj článok 1 ods. 4 písm. e) tohto rozhodnutia v celom rozsahu.

46 Výšku pokuty uloženej spoločnosti British Airways Všeobecný súd stanovil na 84 456 000 eur.

47 V zostávajúcej časti žalobu nakoniec zamietol.

**Návrhy účastníčok odvolacieho konania**

48 British Airways vo svojom odvolaní navrhuje, aby Súdny dvor:

– v prvom rade zrušil napadnutý rozsudok v celom rozsahu alebo subsidiárne ho čiastočne zrušil v rozsahu, v akom zamieta štvrtý žalobný dôvod a druhú časť siedmeho žalobného dôvodu pred Všeobecným súdom,

– v prvom rade zrušil sporné rozhodnutie v celom rozsahu alebo subsidiárne zrušil prvú vetu odôvodnenia 1045 a odôvodnenie 1046 tohto nariadenia a

– uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania.

49 Komisia navrhuje, aby Súdny dvor:

– zamietol odvolanie a uložil spoločnosti British Airways povinnosť nahradiť trovy konania, alebo

– subsidiárne, ak Súdny dvor vyhovie odvolaniu, vrátil vec Všeobecnému súdu a rozhodol, že o trovách konania sa rozhodne neskôr.

## O odvolaní

50 Na podporu svojho odvolania British Airways uvádza tri odvolacie dôvody, z ktorých prvý je založený na nesprávnom právnom posúdení pri analýze kvalifikovaných účinkov protisúťažných postupov v Únii (ďalej len „kvalifikované účinky“), ktorú vykonal Všeobecný súd na účely stanovenia právomoci Komisie vo vzťahu k prichádzajúcim službám nákladnej dopravy, druhý na nesprávnom právnom posúdení účinkov správania týkajúceho sa prichádzajúcich leteckých spojení na ceny tovaru dovezeného do EHP a tretí na nesprávnom právnom posúdení vyplývajúcom zo zohľadnenia účinkov jediného a pokračujúceho porušenia ako celku.

### *O prvom odvolacom dôvode založenom na nesprávnom právnom posúdení pri analýze kvalifikovaných účinkov na účely stanovenia právomoci Komisie vo vzťahu k prichádzajúcim službám nákladnej dopravy*

51 Prvý odvolací dôvod sa skladá z dvoch častí.

52 Prvou časťou tohto odvolacieho dôvodu sa Všeobecnému súdu vytýka, že údajne nedostatočné odôvodnenie Komisie nahradil svojím vlastným odôvodnením. Druhou časťou tohto odvolacieho dôvodu British Airways tvrdí, že odôvodnenie Všeobecného súdu v každom prípade neumožňuje identifikovať relevantný a dostatočný účinok na hospodársku súťaž na jednom alebo viacerých nadväzujúcich tovarových trhoch v rámci EHP.

#### *O prvej časti založenej na nahradení odôvodnenia*

##### – *Argumentácia účastníkov konania*

53 British Airways tvrdí, že v odôvodnení 1045 sporného rozhodnutia sa Komisia obmedzila na to, že formou jednoduchého tvrdenia, ako aj všeobecne a nepresne vyhlásila, že protisúťažné postupy v tretích krajinách, pokiaľ ide o nákladnú leteckú dopravu do Únie a EHP, mohli mať bezprostredné, podstatné a predvídateľné účinky v rámci Únie a EHP bez toho, aby analyzovala každé z týchto troch kritérií alebo sa zaoberala otázkou pravdepodobnosti predvídateľných účinkov týchto postupov. Domnieva sa, že uspokojiť sa s takýmto zjavne nedostatočným odôvodnením vytvára riziko, že obmedzenia, ktoré obmedzujú právomoc Komisie vo vzťahu ku konaniam mimo Únie, budú zbavené akejkoľvek podstaty.

54 Všeobecný súd však ignoroval tento základný nedostatok a snažil sa ho napraviť tým, že za cenu nesprávneho právneho posúdenia nahradil analýzu Komisie svojou vlastnou analýzou.

55 Komisia sa domnieva, že toto tvrdenie je neúčinné a v každom prípade nedôvodné.

##### – *Posúdenie Súdnym dvorom*

56 Z judikatúry vyplýva, že rozsah preskúmania zákonnosti stanovený v článku 263 ZFEÚ sa vzťahuje na všetky časti rozhodnutia Komisie týkajúce sa konaní o uplatnení článkov 101 a 102 ZFEÚ, ktorých hĺbkové právne aj vecné preskúmanie vykonáva Všeobecný súd s ohľadom na dôvody predložené žalobcom a s ohľadom na všetky skutočnosti, ktoré tento žalobca predloží. V rámci tohto preskúmania súdy Únie však v nijakom prípade nemôžu nahradiť odôvodnenie autora

dotknutého aktu svojím vlastným odôvodnením (rozsudok zo 4. júla 2024, Westfälische Drahtindustrie a Pampus Industriebeteiligungen/Komisia, C-70/23 P, EU:C:2024:580, bod 38, ako aj citovaná judikatúra).

57 Všeobecný súd teda nemôže svojím vlastným odôvodnením vyplniť medzeru v odôvodnení aktu napadnutého pred ním, lebo jeho preskúmanie by nevychádzalo z nijakého posúdenia uvedeného v tomto akte (rozsudok z 18. júla 2013, UEFA/Komisia, C-201/11 P, EU:C:2013:519, bod 65 a citovaná judikatúra).

58 Ak sa však Všeobecný súd obmedzí na odpoveď na argumentáciu, ktorá bola pred ním uvedená, a na vysvetlenie odôvodnenia tohto aktu, nemožno sa domnievať, že odôvodnenie autora tohto aktu nahrádza svojím vlastným odôvodnením (pozri v tomto zmysle rozsudky z 12. júna 2014, Deltafina/Komisia, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, bod 56, a z 23. novembra 2023, Ryanair/Komisia, C-209/21 P, EU:C:2023:905, bod 49).

59 V prejednávanej veci z konštatovaní Všeobecného súdu uvedených v bodoch 44 a 107 napadnutého rozsudku vyplýva, že prvý dôvod, z ktorého Komisia v odôvodnení 1045 sporného rozhodnutia vychádzala, aby dospela k záveru, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo v prejednávanej veci splnené, sa týka „zvýšených nákladov leteckej dopravy do EHP, a teda vyšších cien dovážaného tovaru, [ktoré] svojou povahou [mohli] mať účinky na spotrebiteľov v EHP“, čo je dôvod, na ktorý Všeobecný súd odkázal ako na „predmetný účinok“ (ďalej len „vplyv na ceny dovážaného tovaru“), ktorého relevantnosť, ako aj predvídateľnosť, podstatnosť a bezprostrednosť, ako to Všeobecný súd poznamenal v bode 112 napadnutého rozsudku, British Airways spochybňovala.

60 Ako vyplýva z bodov 107 a 123 napadnutého rozsudku, prvá veta odôvodnenia 1045 sporného rozhodnutia obsahovala, hoci len stručne, skutočnosti, ktoré Všeobecnému súdu umožnili overiť, či Komisia preukázala svoju extrateritoriálnu právomoc vzhľadom na kritérium kvalifikovaných účinkov. Práve tieto skutočnosti v spojení s ostatnými relevantnými odôvodneniami tohto rozhodnutia uvedenými v bodoch 122, 129 až 132, 136, 139, 148 až 150, 153 a 154 napadnutého rozsudku totiž umožnili Všeobecnému súdu overiť, že Komisia existenciu takýchto účinkov skutočne preukázala.

61 Z bodov 113 až 162 napadnutého rozsudku okrem toho vyplýva, že Všeobecný súd sa v týchto bodoch obmedzil na odpoveď na argumentáciu, ktorú mu predložila British Airways, a na vysvetlenie odôvodnenia sporného rozhodnutia, pričom konkrétnejšie vyvodil určité indície z informácií, ktoré boli uvedené v tomto rozhodnutí.

62 Preto vzhľadom na judikatúru pripomenutú v bode 58 tohto rozsudku teda uvádzané nahradenie odôvodnenia nie je preukázané a prvú časť prvého odvolacieho dôvodu treba zamietnuť.

*O druhej časti založenej na neexistencii identifikácie relevantného a dostatočného účinku na hospodársku súťaž na nadväzujúcich tovarových trhoch*

– *Argumentácia účastníkov konania*

63 British Airways tvrdí, že Všeobecný súd sa domnieval, že nebol povinný posúdiť účinky na hospodársku súťaž na nadväzujúcich trhoch, pretože buď Komisia konštatovala porušenie z hľadiska cieľa, čo Komisiu zbavilo povinnosti preukázať existenciu kvalifikovaných účinkov na hospodársku súťaž v rámci EHP, alebo zvýšenie cien dovážaného tovaru mohlo zmeniť dynamiku hospodárskej súťaže na nadväzujúcich trhoch.

64 Podľa British Airways sa však na jednej strane kritérium kvalifikovaných účinkov uplatňuje tak na porušenia z hľadiska cieľa, ako aj na porušenia z hľadiska následku, takže Všeobecný súd v bode 121 napadnutého rozsudku nesprávne uviedol, že požiadavka preukázania kvalifikovaných účinkov v prípade obmedzenia hospodárskej súťaže „z hľadiska cieľa“ nemá oporu v znení článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP.

65 Na druhej strane kritérium kvalifikovaných účinkov nemôže byť splnené na základe iba možných, špekulatívnych alebo hypotetických účinkov. Naopak, predpokladá analýzu účinkov na hospodársku súťaž na nadväzujúcich trhoch s konkrétnymi výrobkami s prihliadnutím na viaceré faktory, akými sú povaha predmetných výrobkov, spôsob, akým bola distribúcia týchto výrobkov štruktúrovaná v rámci EHP, alebo tiež relatívny trhový podiel tovaru dovážaného leteckou nákladnou dopravou na prichádzajúcich spojeniach. Sporné rozhodnutie však vo svojich odôvodneniach 917 a 1190 výslovne uvádza, že Komisia nepreskúmala takéto účinky.

66 Komisia spochybňuje túto argumentáciu, ktorú považuje za čiastočne neprípustnú a čiastočne nedôvodnú.

– *Posúdenie Súdnym dvorom*

67 V prvom rade treba uviesť, že Všeobecný súd v bode 117 napadnutého rozsudku uviedol, že v prípade správania, o ktorom sa Komisia domnievala, tak ako v prejednávanej veci, že preukazuje taký stupeň škodlivosti vo vzťahu k hospodárskej súťaži na vnútornom trhu alebo v rámci EHP, že ho možno kvalifikovať ako obmedzenie hospodárskej súťaže „z hľadiska cieľa“ v zmysle článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP, uplatnenie kritéria kvalifikovaných účinkov nemôže vyžadovať preukázanie konkrétnych účinkov, ktoré predpokladá kvalifikácia správania ako obmedzenie hospodárskej súťaže „z hľadiska následku“ v zmysle týchto ustanovení.

68 Podobne v bode 121 tohto rozsudku uviedol, ako tvrdí British Airways, že výklad kritéria kvalifikovaných účinkov, ktorý zrejme zastáva tento dopravca, v tom zmysle, že vyžaduje preukázanie konkrétnych účinkov sporného správania, a to aj v prípade existencie obmedzenia hospodárskej súťaže „z hľadiska následku“, by viedol k tomu, že právomoc Komisie konštatovať a sankcionovať porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP by podliehala podmienke, ktorá nemá oporu v znení týchto ustanovení.

69 Všeobecný súd z toho v bode 122 uvedeného rozsudku vyvodil, že British Airways na jednej strane nemohla Komisii platne vytýkať, že sa dopustila pochybenia, keď konštatovala, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo splnené, hoci v odôvodneniach 917, 1190 a 1277 sporného rozhodnutia uviedla, že nie je povinná posudzovať protisúťažné účinky sporného správania

vzhľadom na jeho protisúťažný cieľ, a na druhej strane ani nemohla z týchto odôvodnení vyvodiť, že Komisia na účely uplatnenia tohto kritéria nevykonala žiadnu analýzu účinkov, ktoré by uvedené správanie vyvolalo na vnútornom trhu alebo v rámci EHP.

70 Ako to však už uvádzali odôvodnenia uvedené v druhej časti tohto bodu 122, z týchto bodov nemožno vyvodiť, že na účely preukázania, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo v prejednávanej veci splnené, Všeobecný súd zastával názor, že stačí, aby sporný kartel mohol byť kvalifikovaný ako obmedzenie hospodárskej súťaže z hľadiska cieľa.

71 Zo znenia bodov 113 až 125 napadnutého rozsudku v ich spojení totiž vyplýva, že Všeobecný súd odmietol len argumentáciu, ktorú mu predložila British Airways a ktorá bola zhrnutá na konci bodu 103 tohto rozsudku. V týchto bodoch tak uviedol dôvody, pre ktoré skutočnosť, že v odôvodneniach sporného rozhodnutia týkajúcich sa, pokiaľ ide o jeho odôvodnenie 917, kvalifikácie predmetného obmedzenia hospodárskej súťaže a, pokiaľ ide o odôvodnenia 1190 a 1277 sporného rozhodnutia, výpočtu pokuty, Komisia uviedla, že nebolo potrebné preukázať skutočné protisúťažné účinky, keďže protisúťažný cieľ vytýkaných správaní bol preukázaný, pričom vôbec neuviedol, že Komisia z dôvodu tohto protisúťažného cieľa neposúdila, či toto správanie vyvolalo kvalifikované účinky požadované na účely preukázania jej právomoci uplatňovať článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na prichádzajúce služby nákladnej dopravy.

72 Na jednej strane sa pritom Všeobecný súd tým, že v podstate dal odpoveď, že kritérium kvalifikovaných účinkov, ktoré slúži na založenie extrateritoriálnej právomoci Komisie, sa odlišuje od otázky, či možno sporný kartel kvalifikovať ako obmedzenie hospodárskej súťaže v zmysle článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP, nedopustil nesprávneho právneho posúdenia. Ako tiež uviedol generálny advokát v bode 42 svojich návrhov, kritérium kvalifikovaných účinkov, ktoré môže slúžiť ako základ pre právomoc Komisie uplatňovať pravidlá hospodárskej súťaže Únie a EHP mimo jej územia z hľadiska medzinárodného práva verejného, sa nezhoduje s hmotnoprávnym kritériom týkajúcim sa obmedzenia hospodárskej súťaže z hľadiska cieľa alebo z hľadiska následku v rámci vnútorného trhu Únie alebo EHP, ktorému podlieha právomoc Komisie konštatovať a sankcionovať porušenie týchto pravidiel hospodárskej súťaže na základe práva Únie.

73 Na druhej strane analýza Všeobecného súdu, ktorej cieľom je určiť, či sa Komisia správne domnievala, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo v prejednávanej veci splnené, je uvedená v bodoch 126 až 162 napadnutého rozsudku, pokiaľ ide o koordináciu prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy posudzovanú samostatne, a v bodoch 163 až 174 tohto rozsudku, pokiaľ ide o jediné a pokračujúce porušenie posudzované ako celok.

74 Za týchto podmienok British Airways nesprávne vykladá napadnutý rozsudok, keď Všeobecnému súdu vytýka, že zastával názor, že na účely preukázania právomoci Komisie uplatniť článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na správanie uskutočnené mimo územia EHP na základe kritéria kvalifikovaných účinkov, je možné vyhnúť sa preukázaniu takýchto účinkov, ak toto správanie možno kvalifikovať ako obmedzenie hospodárskej súťaže z hľadiska cieľa. Argumentácia uvedená v bode 64 tohto rozsudku sa teda musí zamietnuť ako nedôvodná.

75 V druhom rade treba pripomenúť, že kritérium kvalifikovaných účinkov sleduje, podobne ako kritérium založené na mieste uskutočňovania protisúťažných postupov, cieľ identifikovať správanie, ku ktorému síce nedošlo na území Únie alebo prípadne EHP, ale ktorého protisúťažné účinky sa môžu prejaviť na trhu Únie alebo EHP. Kritérium kvalifikovaných účinkov tak umožňuje

odôvodniť uplatnenie práva hospodárskej súťaže Únie alebo EHP z hľadiska medzinárodného práva verejného, ak je pravdepodobné, že predmetné správanie bude mať bezprostredný a podstatný účinok v Únii alebo v EHP. V tomto ohľade na splnenie podmienky týkajúcej sa požiadavky predvídateľnosti stačí zohľadniť pravdepodobné účinky správania na hospodársku súťaž. Okrem toho na splnenie požiadavky bezprostrednosti stačí, aby predmetné správanie „mohlo“ mať bezprostredný účinok v Únii alebo v EHP (pozri tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, body 45, 49, 51 a 52).

76 Na preukázanie splnenia kritéria kvalifikovaných účinkov musí Komisia preukázať, že dotknuté postupy majú predvídateľné, bezprostredné a podstatné účinky v Únii alebo v EHP, čo Všeobecný súd navyše pripomenul v bodoch 111 a 126 napadnutého rozsudku. Na rozdiel od toho, čo tvrdí British Airways vo svojej argumentácii uvedenej v bode 65 tohto rozsudku, sa však Všeobecný súd v bodoch 118, 136 a 150 napadnutého rozsudku neodchýlil od tohto kritéria, keď zastával názor, že na preukázanie existencie kvalifikovaných účinkov v zmysle judikatúry pripomenutej v predchádzajúcom bode tohto rozsudku postačujú iba pravdepodobné, špekulatívne alebo hypotetické účinky.

77 Po prvé, pokiaľ ide o tvrdenie spoločnosti British Airways, podľa ktorého sa Všeobecný súd domnieval, že nie je povinný posúdiť účinky na hospodársku súťaž na nadväzujúcich trhoch, treba pripomenúť, že podľa článku 169 ods. 2 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora v právnych dôvodoch a právnych tvrdeniach uvedených na podporu odvolania sa presne označia časti odôvodnenia rozhodnutia Všeobecného súdu, ktoré sa napádajú. V prejednávanej veci treba konštatovať, že British Airways vo svojom odvolaní identifikuje len body 114 a 115 napadnutého rozsudku s presnosťou vyžadovanou týmto ustanovením. V prvom z týchto bodov sa však Všeobecný súd obmedzil na zopakovanie formulácie bodu 45 rozsudku zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia (C-413/14 P, EU:C:2017:632), podľa ktorej kritérium kvalifikovaných účinkov umožňuje identifikovať správanie, ktorého protisúťažné účinky „by sa mohli… prejaviť“ na trhu Únie. V druhom bode Všeobecný súd citoval bod 51 tohto rozsudku, ktorý uvádza, že na splnenie podmienky týkajúcej sa požiadavky predvídateľnosti stačí zohľadniť pravdepodobné účinky správania na hospodársku súťaž.

78 Keďže sa tak zdá, že v bodoch 114 a 115 napadnutého rozsudku sa Všeobecný súd obmedzil na pripomenutie zásad uvedených v bodoch 45 a 51 rozsudku zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia (C-413/14 P, EU:C:2017:632), z týchto bodov napadnutého rozsudku vôbec nevyplýva, že by Všeobecný súd neoveril, či Komisia dostatočne preukázala existenciu kvalifikovaných účinkov sporného správania na hospodársku súťaž v EHP. Preto argumentácia British Airways pripomenutá v predchádzajúcom bode tohto rozsudku vychádza z nesprávneho výkladu napadnutého rozsudku.

79 Po druhé v rozsahu, v akom British Airways tvrdí, že Všeobecný súd rovnako ako Komisia nezohľadnil vo svojej analýze hospodárskej súťaže na konkrétnych nadväzujúcich tovarových trhoch viaceré faktory, ako sú faktory uvedené v bode 65 tohto rozsudku, treba pripomenúť, že právomoc Súdneho dvora v rámci preskúmania odvolania je obmedzená na právne posúdenie riešenia žalobných dôvodov a tvrdení prejednávaných na prvom stupni. Účastník konania teda nemôže pred Súdnym dvorom po prvýkrát uviesť dôvod, ktorý neuviedol v konaní pred Všeobecným súdom, pretože tým by sa mu umožnilo predložiť Súdnemu dvoru, ktorého právomoc v oblasti odvolacieho konania je obmedzená, spor v širšom rozsahu, ako bol ten, o ktorom rozhodoval Všeobecný súd (rozsudky zo 14. októbra 2010, Deutsche Telekom/Komisia, C-280/08 P, EU:C:2010:603, bod 34, a z 2. februára 2023, Španielsko a i./Komisia, C-649/20 P, C-658/20 P a C-662/20 P, EU:C:2023:60, bod 29, ako aj citovaná judikatúra).

80 V prejednávanej veci, ako vyplýva z bodu 103 napadnutého rozsudku, British Airways v prvostupňovom konaní na podporu štvrtého žalobného dôvodu smerujúceho k zrušeniu, ktorý predložila Všeobecnému súdu, najmä tvrdila, že údajné dopady na tarify za dopravu nemožno stanoviť len na základe domnienok, ale musia byť preukázané, že odôvodnenie Komisie záviselo od preukázania kvalifikovaných účinkov na inom trhu, než je trh, na ktorý sa vzťahuje kartel, a že sa musí preukázať podstatná, bezprostredná a predvídateľná povaha účinkov. Všeobecný súd preskúmal tieto tvrdenia v bodoch 106 až 175 napadnutého rozsudku.

81 Argumentácia uvedená v bode 65 tohto rozsudku naopak predstavuje dôvod uvedený po prvýkrát v rámci tohto odvolania. Musí sa preto vyhlásiť za neprípustnú.

82 Po tretie, pokiaľ ide o tvrdenie British Airways, že v spornom rozhodnutí sa výslovne uvádza, že Komisia nebola povinná preskúmať protisúťažné účinky koordinácie prirážok na cenu nákladnej leteckej dopravy alebo protisúťažné účinky na nadväzujúce trhy konečných výrobkov, treba uviesť, že táto argumentácia nesmeruje proti napadnutému rozsudku, ale proti spornému rozhodnutiu, a preto musí byť zamietnutá ako neprípustná (pozri analogicky rozsudok z 29. júna 2023, TUIfly/Komisia, C-763/21 P, EU:C:2023:528, bod 53 a citovanú judikatúru).

83 Po štvrté argumentácia, podľa ktorej kritérium kvalifikovaných účinkov nemôže byť splnené uvedením len možných, špekulatívnych alebo hypotetických účinkov, neoznačuje body napadnutého rozsudku, v ktorých Všeobecný súd uviedol takéto účinky, a preto porušuje požiadavky vyplývajúce z článku 169 ods. 2 rokovacieho poriadku. Z toho vyplýva, že táto argumentácia je neprípustná.

84 Po piate British Airways nemôže vo všeobecnosti vytýkať Všeobecnému súdu, že nepreskúmal, či Komisia charakterizovala účinky požadovanej podstatnej, predvídateľnej a bezprostrednej povahy, keďže z bodov 144 až 155, 127 až 143, ako aj 156 až 161 tohto rozsudku vyplýva, že Všeobecný súd overil, či vplyv na ceny dovážaného tovaru mal tieto vlastnosti na odôvodnenie právomoci Komisie vo vzťahu ku konaniu, ku ktorému nedošlo na území Únie alebo EHP.

85 Z toho vyplýva, že druhá časť prvého odvolacieho dôvodu je čiastočne neprípustná a čiastočne nedôvodná.

86 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba prvý odvolací dôvod zamietnuť.

### *O druhom odvolacom dôvode založenom na nesprávnom právnom posúdení príčinnej súvislosti medzi sporným kartelom a zvýšením cien tovaru dovezeného do EHP*

#### *Argumentácia účastníkov konania*

87 Druhým odvolacím dôvodom British Airways tvrdí, že Všeobecný súd nesprávne dospel k záveru, že ceny tovaru dovezeného do EHP sa zvýšili z dôvodu správania zisteného na prichádzajúcich spojeniach.

88 V prvej časti tohto odvolacieho dôvodu British Airways tvrdí, že Všeobecný súd v bode 132 napadnutého rozsudku obrátil dôkazné bremeno a skreslil jasný význam dôkazov, keď konštatoval, že jej prináleží preukázať, že „efekt spojených nádob“ bol pravdepodobný do takej miery, že vplyv na ceny dovážaných tovarov sa stal nepredvídateľným. Všeobecný súd tiež v bode 133 napadnutého rozsudku nesprávne preniesol na spoločnosť British Airways dôkazné

bremeno predloženia dôkazu o tom, že tarify na prichádzajúcich leteckých spojeniach boli dostatočne flexibilné na to, aby včas kompenzovali akékoľvek supra-konkurenčné zvýšenie prirážok zodpovedajúcim znížením týchto taríf. Navyše Všeobecný súd z nesprávnych dôvodov odmietol zohľadniť dôkazy predložené spoločnosťou British Airways v súvislosti s týmto „efektom spojených nádob“, ktoré preukazujú, že uvedené tarify boli obrátene korelujúce prirážkam počas relevantného obdobia.

89 V druhej časti uvedeného odvolacieho dôvodu British Airways vytýka Všeobecnému súdu, že porušil pravidlá týkajúce sa dôkazného bremena a skreslil niektoré dôkazy, keď v bode 137 napadnutého rozsudku konštatoval, že jej prináležalo preukázať, že okolnosti prejednávanej veci boli málo priaznivé na to, aby na odosielateľov preniesli dodatočné náklady vyplývajúce z jediného a pokračujúceho porušenia na prichádzajúcich leteckých spojeniach, a tým, že v bode 136 tohto rozsudku vyhlásil, že z odôvodnení 14 a 70 sporného rozhodnutia vyplýva, že cena služieb nákladnej dopravy predstavovala pre špeditérov vstup, teda variabilné náklady, ktorých zvýšenie malo v zásade za následok zvýšenie marginálnych nákladov, vzhľadom na ktoré títo špeditéri určovali svoje vlastné ceny. Žiadne z dvoch odôvodnení citovaných Všeobecným súdom sa netýka marginálnych alebo variabilných nákladov a žiadna časť odôvodnenia sporného rozhodnutia týkajúca sa kvalifikovaných účinkov neuvádza takéto náklady.

90 V tretej časti druhého odvolacieho dôvodu British Airways tvrdí, že pokiaľ ide o prenesenie zvýšenia cien za služby nákladnej leteckej dopravy pre odosielateľov na ceny platené spotrebiteľmi v rámci EHP, Všeobecný súd z dôkazov, ktoré mu boli predložené, vyvodil závery bez akéhokoľvek základu, nezohľadnil dôkazy, ktoré predložila British Airways, a navyše v bodoch 139 a 141 napadnutého rozsudku citoval odôvodnenia sporného rozhodnutia, ktoré neobsahujú žiadnu relevantnú skutočnosť, pokiaľ ide o toto prenesenie.

91 Vo štvrtej časti tohto odvolacieho dôvodu British Airways tvrdí, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď v bode 140 napadnutého rozsudku uviedol, že obvinení dopravcovia mohli predvídať, že jediné a pokračujúce porušenie „malo“ v rozsahu, v akom sa týkalo prichádzajúcich leteckých spojení, za účinok zvýšenie ceny dovážaného tovaru, hoci takýto záver bol veľmi odlišný od záveru, ku ktorému dospela Komisia, ktorá sa obmedzila na konštatovanie, že sporné správanie „mohlo“ mať účinok na ceny fakturované spotrebiteľom v EHP.

92 V piatej časti uvedeného odvolacieho dôvodu British Airways vytýka Všeobecnému súdu, že v bode 130 napadnutého rozsudku uviedol, že porušenie konštatované Komisiou zahŕňalo aj odmietnutie platiť provízie bez toho, aby zohľadnil skutočnosť, že zároveň konštatoval, že Komisia sa dopustila pochybenia, keď British Airways pripísala túto zložku porušenia.

93 Komisia navrhuje druhý odvolací dôvod zamietnuť.

*Posúdenie Súdnym dvorom*

94 V prvom rade treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry Komisii prináleží, aby predložila dôkazy, ktoré môžu z právneho hľadiska dostatočne preukázať skutočnosti zakladajúce porušenie práva hospodárskej súťaže. Naopak podniku, ktorý uplatňuje dôvod na obranu proti konštatovaniu takéhoto porušenia, prináleží, aby predložil dôkaz o tom, že tomuto dôvodu na obranu treba vyhovieť. Hoci podľa týchto zásad nesie dôkazné bremeno buď Komisia alebo dotknutý podnik, skutkové okolnosti, ktoré uvádza jeden účastník konania, môžu byť takej povahy, že druhému účastníkovi konania vznikne povinnosť poskytnúť vysvetlenie alebo

odôvodnenie, a ak tak neurobí, možno dospieť k záveru, že boli splnené pravidlá v oblasti dôkazného bremena (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. decembra 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, bod 120 a citovanú judikatúru).

95 Túto judikatúru, ktorá je založená na všeobecných pravidlách vykonávania dôkazov, možno uplatniť na situáciu, v ktorej Komisia musí preukázať svoju územnú právomoc, pokiaľ ide o správanie, ktoré má pôvod mimo územia Únie alebo EHP.

96 Napokon v bodoch 129 až 131 napadnutého rozsudku Všeobecný súd konštatoval, že palivová prirážka, bezpečnostná prirážka a odmietnutie platiť provízie predstavujú, ako vyplýva z odôvodnení 846, 909, 1199 a 1208 sporného rozhodnutia, kolúzne správanie v podobe horizontálneho stanovenia cien, o ktorom je podľa judikatúry Súdneho dvora nesporné, že vedie predovšetkým k zvýšeniu cien, čo vedie k zlému rozdeleniu zdrojov najmä na úkor spotrebiteľov. Dospel teda k záveru, že pre obvinených dopravcov bolo predvídateľné, že horizontálne stanovenie palivovej prirážky a bezpečnostnej prirážky povedie k zvýšeniu úrovne cien a že odmietnutie platiť provízie môže takéto zvýšenie posilniť. Všeobecný súd totiž konštatoval, že takéto odmietnutie spočíva v zosúladenom odmietnutí poskytnúť špeditérom zľavy z prirážok, čo smerovalo k tomu, že sa obvineným dopravcom umožnilo „zachovať pod kontrolou“ neistotu v oblasti stanovovania cien, ktorá by mohla vyvolať konkurenciu v oblasti platenia provízií, a tak vyňať prirážky z pôsobenia hospodárskej súťaže, ako Komisia uviedla v odôvodneniach 874 a 879 sporného rozhodnutia.

97 Všeobecný súd okrem toho v bode 132 napadnutého rozsudku poznamenal, že cena služieb nákladnej dopravy pozostáva, ako vyplýva z odôvodnenia 17 sporného rozhodnutia, z taríf a prirážok, vrátane palivovej prirážky a bezpečnostnej prirážky, a že s výnimkou prípadu, že by zvýšenie palivovej prirážky a bezpečnostnej prirážky bolo v dôsledku dostatočne pravdepodobného „účinku spojených nádob“ kompenzované zodpovedajúcim znížením týchto taríf a iných prirážok, takéto zvýšenie by v zásade mohlo viesť k zvýšeniu celkovej ceny prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy. Je pravda, že Všeobecný súd dodal, že British Airways nepreukázala, že „účinok spojených nádob“ bol natoľko pravdepodobný, že by sa účinok na ceny dovážaného tovaru stal nepredvídateľným. Ako však vyplýva z predchádzajúceho bodu tohto rozsudku, tomuto konštatovaniu predchádza v bodoch 129 až 131, ako aj v prvej vete bodu 132 napadnutého rozsudku analýza, na konci ktorej Všeobecný súd vyvodil záver, že pre obvinených dopravcov bolo predvídateľné, že horizontálne stanovenie palivovej prirážky a bezpečnostnej prirážky, ako aj odmietnutie platiť provízie budú viesť k zvýšeniu celkovej ceny prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy.

98 Všeobecný súd teda až po tom, čo posúdil sporné rozhodnutie a konštatoval, že Komisia dostatočne preukázala predvídateľnosť takéhoto zvýšenia, preskúmal, či British Airways predložila dôkazy umožňujúce uvedené konštatovanie vyvrátiť. Keďže British Airways v tejto súvislosti tvrdila, že existuje „účinok spojených nádob“, Všeobecný súd v bode 133 napadnutého rozsudku konštatoval, že graf pripojený k odpovedi spoločnosti British Airways na oznámenie o výhradách, na ktorú sa táto spoločnosť odvoláva na účely preukázania tohto účinku, sa v skutočnosti obmedzuje na preukázanie podstatnej negatívnej korelácie medzi úrovňou jej prirážok a úrovňou jej taríf na odchádzajúcich spojeniach v rokoch 2001 až 2006 a nijako nepreukazuje, že bolo dostatočne pravdepodobné, že zvýšenie palivovej prirážky a bezpečnostnej prirážky bude kompenzované zodpovedajúcim znížením taríf a iných prirážok do takej miery, že by sa účinok na ceny dovážaného tovaru stal nepredvídateľným. Všeobecný súd tak tým, že preskúmal, či British Airways predložila dôkazy umožňujúce vyvrátiť toto konštatovanie založené na dôkazoch uvádzaných Komisiou, o ktorých rozhodol, že majú dôkaznú hodnotu, postupoval

v súlade s judikatúrou citovanou v bode 94 tohto rozsudku. V dôsledku toho tvrdenie spoločnosti British Airways založené na neoprávnenom prenesení dôkazného bremena, ktoré bolo uvedené v rámci prvej časti tohto žalobného dôvodu, musí byť zamietnuté ako nedôvodné.

99 Okrem toho treba pripomenúť, že v súlade s článkom 256 ods. 1 druhým pododsekom ZFEÚ a článkom 58 prvým odsekom Štatútu Súdneho dvora Európskej únie sa odvolanie obmedzuje na právne otázky.

100 Všeobecný súd je preto ako jediný oprávnený zistiť a posúdiť relevantný skutkový stav, ako aj posúdiť dôkazy. Pokiaľ totiž boli tieto dôkazy riadne získané a boli rešpektované všeobecné právne zásady a procesné pravidlá uplatniteľné v oblasti dôkazného bremena a dokazovania, jedine Všeobecnému súdu prislúcha posúdiť hodnotu, ktorú treba priznať dôkazom, ktoré mu boli predložené. Posúdenie tohto skutkového stavu a dôkazných prostriedkov teda s výnimkou prípadu ich skreslenia nezakladá právnu otázku, ktorá by ako taká podliehala preskúmaniu Súdnym dvorom v rámci odvolacieho konania (rozsudky z 28. mája 1998, Deere/Komisia, C-7/95 P, EU:C:1998:256, bod 22, ako aj z 18. marca 2021, Pometon/Komisia, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 50, ako aj citovaná judikatúra).

101 Pod zámienkou výhrad založených na nesprávnom právnom posúdení rôznych príčinných súvislostí a skreslení dôkazov sa British Airways v skutočnosti snaží spochybniť posúdenie skutkového stavu a dôkazov, ktoré vykonal Všeobecný súd v bode 133 napadnutého rozsudku, a najmä žiada Súdny dvor, aby svojím vlastným posúdením dôkaznej hodnoty grafu pripojeného k jej odpovedi na oznámenie o výhradách nahradil posúdenie, ktoré vykonal Všeobecný súd v tomto bode, čo, ako vyplýva z judikatúry pripomenutej v bode 100 tohto rozsudku, nepatrí do právomoci Súdneho dvora v rámci odvolania. V dôsledku toho treba túto časť argumentácie uvedenej na podporu prvej časti tohto odvolacieho dôvodu zamietnuť ako neprípustnú.

102 V druhom rade Všeobecný súd na jednej strane neporušil pravidlá rozdelenia dôkazného bremena, keď v bode 137 napadnutého rozsudku uviedol, že British Airways nepredložila nijaký dôkaz, ktorý by preukazoval, že okolnosti prejednávanej veci nesmerovali k tomu, aby sa na prichádzajúcich leteckých spojeniach preniesli na odosielateľov zvýšené náklady vyplývajúce z jediného a pokračujúceho porušenia. Všeobecný súd totiž až po tom, čo v bode 136 tohto rozsudku uviedol, že cena prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy predstavovala vstup pre špeditérov a že pokiaľ ide o variabilné náklady, jej zvýšenie malo v zásade za následok zvýšenie marginálnych nákladov, vzhľadom na ktoré títo špeditéri určovali svoje vlastné ceny, z toho v bode 138 uvedeného rozsudku vyvodil, že obvinení dopravcovia mohli primerane predvídať, že špeditéri prenesú takéto zvýšené náklady na odosielateľov prostredníctvom zvýšenia ceny špeditérskych služieb. Všeobecný súd teda po preskúmaní vplyvu, ktorý mal zásah špeditérov na príčinnú súvislosť medzi sporným kartelom a vplyvom na ceny dovážaného tovaru, dospel k záveru, že prenesenie zvýšenia ceny bolo predvídateľné. V rámci tohto posúdenia Všeobecný súd v bode 159 napadnutého rozsudku najmä uviedol, že zásah špeditérov neprerušil reťazec príčinnej súvislosti, keďže tento zásah objektívne vyplýval zo sporného kartelu v závislosti od bežného fungovania trhu. V tomto kontexte možno bod 137 napadnutého rozsudku chápať len v tom zmysle, že British Airways nepredložila dôkazy, ktoré by mohli spochybniť skutkové okolnosti predložené Komisiou, a teda že v súlade s judikatúrou citovanou v bode 94 tohto rozsudku Komisia uniesla jej prislúchajúce dôkazné bremeno.

103 Na druhej strane tvrdenie spoločnosti British Airways, podľa ktorého sa Všeobecný súd dopustil „zjavného pochybenia“, keď v bode 136 napadnutého rozsudku konštatoval, že z odôvodnení 14 a 70 sporného rozhodnutia vyplýva, že cena za služby nákladnej dopravy predstavovala vstup pre

špeditérov predstavujúci variabilné náklady, ktorých zvýšenie malo v zásade za následok zvýšenie marginálnych nákladov, vzhľadom na ktoré títo špeditéri určovali svoje vlastné ceny, treba zamietnuť. Všeobecný súd totiž použitím slovného spojenia „z toho vyplýva“, jasne vysvetlil, že toto konštatovanie nepredstavuje nezmenené prebratie znenia týchto odôvodnení, ale vyplýva z jeho vlastného výkladu týchto častí sporného rozhodnutia. Všeobecný súd sa tak v tomto bode 136 obmedzil na vysvetlenie odôvodnenia sporného rozhodnutia a na vyvodenie určitých údajov zo skutočností, ktoré sú v ňom uvedené, bez toho, aby ich skreslil.

104 V treťom rade vzhľadom na zásady pripomenuté v bodoch 99 a 100 tohto rozsudku treba konštatovať, že tvrdenie spoločnosti British Airways, podľa ktorého Všeobecný súd nezohľadnil dôkazy, ktoré mu boli predložené, najmä pokiaľ ide o lokalizáciu odosielateľov v krajine odchodu, a bez analýzy potvrdil, že zvýšenie ceny za služby nákladnej leteckej dopravy malo za následok zvýšenie ceny dovážaného tovaru, vedie k spochybneniu posúdenia dôkazov Všeobecným súdom, a teda k dosiahnutiu toho, aby Súdny dvor opätovne preskúmal skutkový stav bez toho, aby sa namietalo skreslenie týchto dôkazov Všeobecným súdom. Toto tvrdenie je preto neprípustné.

105 Vo štvrtom rade Všeobecný súd nijako nenahradil odôvodnenie Komisie svojím vlastným odôvodnením, keď v bode 140 napadnutého rozsudku uviedol, že obvinení dopravcovia mohli predvídať, že jediné a pokračujúce porušenie v rozsahu, v akom sa týkalo prichádzajúcich leteckých spojení, bude mať za následok zvýšenie ceny dovážaného tovaru. Toto posúdenie predvídateľnosti účinkov sa totiž nijako neodlišuje od posúdenia vykonaného Komisiou v odôvodnení 1045 sporného rozhodnutia, ktoré v súlade so samotným znením rozsudku zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia (C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 45), ktoré Všeobecný súd pripomenul v bode 114 napadnutého rozsudku, odkazuje na protisúťažné postupy, ktoré „môžu“ mať účinky na spotrebiteľov v rámci EHP.

106 Po piate tvrdenie spoločnosti British Airways, podľa ktorého Všeobecný súd v bode 130 napadnutého rozsudku nezohľadnil pri analýze kvalifikovaných účinkov to, čo konštatoval, že odvolateľke nemožno pripísať zodpovednosť za porušenie týkajúce sa odmietnutia platiť provízie, spočíva na zámene predbežnej otázky určenia právomoci Komisie vo vzťahu ku konaniu mimo Únie alebo EHP, ktoré však môže vyvolať kvalifikované účinky na vnútornom trhu alebo v EHP, a otázky pripísania zodpovednosti za jediné a pokračujúce porušenie uvedené v spornom rozhodnutí spoločnosti British Airways v jeho zložke týkajúcej sa odmietnutia platiť provízie. V tomto bode 130 sa totiž Všeobecný súd v rámci svojej analýzy štvrtého žalobného dôvodu spoločnosti British Airways založeného na nedostatku právomoci Komisie uplatniť článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na prichádzajúce služby nákladnej dopravy obmedzil na konštatovanie, že z odôvodnení 846, 909, 1199 a 1208 sporného rozhodnutia vyplýva, že sporné správanie sa týkalo palivovej prirážky, bezpečnostnej prirážky a odmietnutia platiť provízie, bez toho, aby prejudikoval o účasti spoločnosti British Airways na tejto poslednej uvedenej zložke jediného a pokračujúceho porušenia.

107 Keďže žiadnej časti druhého odvolacieho dôvodu spoločnosti British Airways nemožno vyhovieť, je potrebné zamietnuť tento odvolací dôvod v celom rozsahu.

***O treťom odvolacom dôvode založenom na nesprávnom právnom posúdení vyplývajúcom zo zohľadnenia účinkov jediného a pokračujúceho porušenia ako celku***

*Argumentácia účastníkov konania*

108 Tretím odvolacím dôvodom British Airways tvrdí, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia v bodoch 172 až 174 napadnutého rozsudku, keď na účely overenia, či bolo splnené kritérium kvalifikovaných účinkov, zohľadnil účinky jediného a pokračujúceho porušenia ako celku.

109 Na jednej strane British Airways vytýka Všeobecnému súdu, že dospel k záveru, že pojem „jediné a pokračujúce porušenie“ mení právne podmienky preukázania kvalifikovaných účinkov, hoci tento pojem je procesným pravidlom alebo pravidlom dokazovania, ktorého cieľom je zmierniť dôkazné bremeno, ktoré nesie Komisia a ktoré spočíva v preukázaní každého konkrétneho prvku celkového porušenia.

110 Na druhej strane British Airways tvrdí, že prístup Všeobecného súdu, podľa ktorého Komisia môže mať právomoc vo vzťahu ku konaniam uskutočneným v tretích krajinách, pokiaľ existuje súvislosť s prvkom porušenia, na ktoré má táto inštitúcia územnú právomoc, zbavuje prísne zásady upravujúce výkon extrateritoriálnej právomoci Komisie podľa práva hospodárskej súťaže Únie ich podstaty, keďže by to znamenalo, že ak má Komisia právomoc v súvislosti s určitými aspektmi medzinárodného kartelu v rámci Únie, získa medzinárodnú právomoc vo vzťahu ku všetkým aspektom porušenia, vrátane tých, ktoré nemajú predvídateľné, podstatné alebo bezprostredné účinky na hospodársku súťaž na vnútornom trhu Únie alebo EHP.

111 Komisia navrhuje zamietnuť tento odvolací dôvod, ktorý považuje za neúčinný a v každom prípade za nedôvodný.

*Posúdenie Súdnym dvorom*

112 Keďže týmto tretím odvolacím dôvodom British Airways kritizuje napadnutý rozsudok len v rozsahu, v akom Všeobecný súd v bodoch 172 až 174 tohto rozsudku konštatoval, že Komisia bola oprávnená preskúmať účinky jediného a pokračujúceho porušenia ako celku a konštatovať, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo splnené, pokiaľ ide o toto porušenie, treba poznamenať, že British Airways sa svojím štvrtým žalobným dôvodom smerujúcim k zrušeniu predloženým pred Všeobecným súdom obmedzila na spochybnenie právomoci Komisie na uplatňovanie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na sporné správanie v rozsahu, v akom sa týkalo prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy.

113 V tejto súvislosti Všeobecný súd v bode 162 napadnutého rozsudku dospel k záveru, že Komisia bola oprávnená konštatovať, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo splnené, pokiaľ ide o koordináciu prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy, posudzovanú samostatne, takže právomoc Komisie uplatniť článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na sporné správanie bola v rozsahu, v akom bola spochybnená, preukázaná. Z toho vyplýva, že pre Všeobecný súd bolo nadbytočné v bodoch 163 až 174 napadnutého rozsudku preskúmať, či Komisia bola na účely stanovenia svojej právomoci uplatniť článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na sporné správanie tiež oprávnená v odôvodnení 1046 sporného rozhodnutia konštatovať, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo splnené vzhľadom na účinky jediného a pokračujúceho porušenia posudzovaného ako celok.

114 Za týchto podmienok treba konštatovať, že argumentácia British Airways sa týka doplňujúceho odôvodnenia napadnutého rozsudku. Podľa ustálenej judikatúry pritom výhrady smerujúce proti doplňujúcim dôvodom rozhodnutia Všeobecného súdu nemôžu mať za následok zrušenie tohto rozhodnutia a sú teda neúčinné (rozsudky z 15. októbra 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij a i./Komisia, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P až C-252/99 P a C-254/99 P, EU:C:2002:582, bod 537, ako aj zo 4. októbra 2024, thyssenkrupp/Komisia, C-581/22 P, EU:C:2024:821, bod 263 a citovaná judikatúra).

115 Tretí odvolací dôvod sa preto musí zamietnuť ako neúčinný.

116 Keďže žiadnemu z odvolacích dôvodov uvedených spoločnosťou British Airways na podporu jej odvolania sa nevyhovelo, treba toto odvolanie v celom rozsahu zamietnuť.

## O trovách

117 Podľa článku 184 ods. 2 rokovacieho poriadku ak odvolanie nie je dôvodné, Súdny dvor rozhodne o trovách konania.

118 Podľa článku 138 ods. 1 tohto rokovacieho poriadku uplatniteľného na konanie o odvolaní na základe jeho článku 184 ods. 1 účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté.

119 Keďže Komisia navrhla uložiť spoločnosti British Airways povinnosť nahradiť trovy konania a táto spoločnosť nemala úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené uložiť jej povinnosť znášať svoje vlastné trovy konania a nahradiť trovy konania, ktoré vznikli Komisii.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol takto:

1. **Odvolanie sa zamieta.**

2. **Spoločnosť British Airways plc je povinná nahradiť trovy konania.**

Podpisy