Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

26. února 2026 *

„Kasační opravný prostředek – Hospodářská soutěž – Kartelové dohody – Trh letecké nákladní dopravy – Rozhodnutí Evropské komise konstatující porušení článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o Evropském hospodářském prostoru a článku 8 Dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací – Koordinace složek cen za služby letecké nákladní dopravy (palivový příplatek, bezpečnostní příplatek a odmítnutí hradit provize z příplatků) – Důvod obhajoby vycházející ze státního omezení – Rozhodnutí Tribunálu Evropské unie nevyjádřit se k některým žalobním důvodům – Důkaz o účasti na jediném a trvajícím protiprávním jednání – Důkazy týkající se bodů odůvodnění sporného rozhodnutí, které podporují část výroku tohoto rozhodnutí zrušenou Tribunálem“

Ve věci C-382/22 P,

jejímž předmětem je kasační opravný prostředek podaný na základě článku 56 statutu Soudního dvora Evropské unie dne 9. června 2022,

Cathay Pacific Airways Ltd, se sídlem v Hongkongu (Čína), zástupci: E. Estellon, M. Rees, avocats, a J. Flynn, KC,

účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelka)

přičemž další účastnicí řízení je:

Evropská komise, zástupci: A. Dawes a C. Urraca Caviedes, jako zmocněnci, ve spolupráci s: J. Holmes, BL,

žalovaná v prvním stupni,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení: I. Jarukaitis (zpravodaj), předseda čtvrtého senátu vykonávající funkci předsedy pátého senátu, E. Regan a D. Gratsias, soudci,

generální advokát: A. Rantos,

za soudní kancelář: R. Stefanova-Kamiševa, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 22. dubna 2024,

* Jednací jazyk: angličtina.

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 5. září 2024,

vydává tento

Rozsudek

1 Svým kasačním opravným prostředkem se Cathay Pacific Airways Ltd (dále jen „Cathay Pacific“) domáhá zrušení rozsudku Tribunálu Evropské unie ze dne 30. března 2022, Cathay Pacific Airways v. Komise (T-343/17, dále jen „napadený rozsudek“, EU:T:2022:184), kterým Tribunál zamítl částečně její žalobu znějící na zrušení rozhodnutí Komise C(2017) 1742 final ze dne 17. března 2017 v řízení podle článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (Věc AT.39258 – Letecká nákladní doprava) (dále jen „sporné rozhodnutí“) v rozsahu, v němž se jí týká, a na zrušení pokuty, která jí byla tímto rozhodnutím uložena, a podpůrně na snížení výše této pokuty.

Právní rámec

Dohoda o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem

2 Dohoda o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací, podepsaná v Lucemburku dne 21. června 1999 a schválená jménem Evropského společenství rozhodnutím Rady a Komise 2002/309/ES, Euratom, pokud jde o dohodu o vědeckotechnické spolupráci, ze dne 4. dubna 2002 o uzavření sedmi dohod se Švýcarskou konfederací (Úř. věst. 2002, L 114, s. 1; Zvl. vyd. 11/41, s. 89) (dále jen „Dohoda o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem“), vstoupila v platnost dne 1. června 2002. Články 8 a 9 této dohody odpovídají obdobně článkům 101 a 102 SFEU.

3 Podle článku 11 uvedené dohody:

„1. Orgány Společenství uplatňují články 8 a 9 […] v souladu s právními předpisy Společenství uvedenými v příloze této dohody, s přihlédnutím k potřebě úzké spolupráce mezi orgány Společenství a švýcarskými orgány.

2. Švýcarské orgány rozhodují v souladu s články 8 a 9 o přípustnosti dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě […] vztahujících se k trasám mezi Švýcarskem a třetími zeměmi.“

4 Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích [101] a [102 SFEU] (Úř. věst. 2003, L 1, s. 1; Zvl. vyd. 08/02, s. 205) se stalo použitelným v rámci téže dohody s účinností od 5. prosince 2007, a to rozhodnutím č. 1/2007 Smíšeného výboru Společenství-Švýcarsko pro leteckou dopravu zřízeného dohodou mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě ze dne 5. prosince 2007, kterým se nahrazuje příloha Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (Úř. věst. 2008, L 34, s. 19). K tomuto datu nahradilo nařízení Rady (EHS) č. 3975/87 ze dne 14. prosince 1987, kterým se stanoví postup pro použití pravidel hospodářské soutěže pro podniky v odvětví letecké dopravy (Úř. věst. 1987, L 374, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 262), které bylo uvedeno v příloze Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem od jejího vstupu v platnost.

Smlouva o FEU

5 Článek 101 odst. 1 SFEU stanoví:

„S vnitřním trhem jsou neslučitelné, a proto zakázané, veškeré dohody mezi podniky, rozhodnutí sdružení podniků a jednání ve vzájemné shodě, které by mohly ovlivnit obchod mezi členskými státy a jejichž účelem nebo důsledkem je vyloučení, omezení nebo narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu, zejména ty, které

a) přímo nebo nepřímo určují nákupní nebo prodejní ceny anebo jiné obchodní podmínky;

b) omezují nebo kontrolují výrobu, odbyt, technický rozvoj nebo investice;

c) rozdělují trhy nebo zdroje zásobování;

[…]“

Dohoda o EHP

6 Článek 53 Dohody o Evropském hospodářském prostoru ze dne 2. května 1992 (Úř. věst. 1994, L 1, s. 3; Zvl. vyd. 11/52, s. 3, dále jen „Dohoda o EHP“) odpovídá obdobně článku 101 SFEU.

7 Nařízení č. 1/2003 ve znění nařízení Rady (ES) č. 411/2004 ze dne 26. února 2004 (Úř. věst. 2004, L 68, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 17) bylo začleněno do Dohody o EHP rozhodnutím Smíšeného výboru EHP č. 130/2004 ze dne 24. září 2004, kterým se mění příloha XIV (Hospodářská soutěž), protokol 21 (o provádění pravidel hospodářské soutěže platných pro podniky) a protokol 23 (o spolupráci mezi kontrolními úřady) k Dohodě o EHP (Úř. věst. 2005, L 64, s. 57), které vstoupilo v platnost dne 19. května 2005, jakož i rozhodnutím Smíšeného výboru EHP č. 40/2005 ze dne 11. března 2005, kterým se mění příloha XIII (Doprava) a protokol 21 (O provádění pravidel hospodářské soutěže platných pro podniky) Dohody o EHP (Úř. věst. 2005, L 198, s. 38), které vstoupilo v platnost téhož dne.

Nařízení č. 1/2003

8 Článek 25 nařízení č. 1/2003, nadepsaný „Promlčecí lhůty pro uložení sankcí“, stanoví:

„1. Pravomoci svěřené [Evropské] [k]omisi na základě článků 23 a 24 se promlčují takto:

a) po třech letech v případě porušení ustanovení týkajících se žádostí o informace nebo provedení kontroly;

b) po pěti letech ve všech ostatních případech protiprávního jednání.

2. Lhůta začíná běžet dnem, kdy došlo k protiprávnímu jednání. V případě trvajícího nebo opakovaného protiprávního jednání však začíná lhůta běžet dnem, kdy bylo ukončeno.

3. Každý úkon učiněný Komisí nebo orgánem pro hospodářskou soutěž členského státu za účelem šetření nebo postupu souvisejícího s protiprávním jednáním přerušuje promlčecí lhůtu pro uložení pokuty nebo penále. K přerušení promlčecí lhůty dochází s účinkem ode dne, kdy byl tento úkon oznámen nejméně jednomu podniku nebo sdružení podniků, které se podílejí na protiprávním jednání. Úkony, kterými se přerušuje promlčecí lhůta, jsou zejména:

a) písemné žádosti Komise nebo orgánu pro hospodářskou soutěž členského státu o informace;

b) písemné zmocnění k provedení kontroly vydané Komisí nebo orgánem pro hospodářskou soutěž členského státu pro své úředníky;

c) zahájení řízení ze strany Komise nebo orgánu pro hospodářskou soutěž členského státu;

d) oznámení o námitce, jíž se zabývá Komise nebo orgán pro hospodářskou soutěž členského státu.

4. Přerušení promlčecí lhůty se vztahuje na všechny podniky nebo sdružení podniků, které se podílejí na protiprávním jednání.

5. Po každém přerušení začíná běžet promlčecí lhůta znovu. Avšak promlčení nastane nejpozději dnem, kdy uplynula doba rovnající se dvojnásobku promlčecí lhůty, aniž by Komise uložila pokutu nebo penále. Tato doba se prodlužuje o dobu, po kterou je promlčení pozastaveno podle odstavce 6.

6. Promlčecí lhůta pro uložení pokuty nebo penále se pozastavuje po dobu, kdy je rozhodnutí Komise předmětem řízení u Soudního dvora.“

Skutečnosti předcházející sporu a sporné rozhodnutí

9 Skutečnosti předcházející sporu a sporné rozhodnutí, jak byly uvedeny v bodech 1 až 60 napadeného rozsudku, lze pro účely tohoto řízení shrnout následovně.

10 Společnost Cathay Pacific je leteckou dopravní společností. V době rozhodné z hlediska skutkového stavu poskytovala Cathay Pacific služby letecké nákladní dopravy prostřednictvím jedné ze svých divizí, nazvané Cathay Pacific Cargo.

11 V odvětví nákladní dopravy zajišťují leteckou dopravu nákladu letecké společnosti (dále jen „dopravci“). Dopravci zpravidla poskytují služby nákladní dopravy spedičním podnikům, které zajišťují přepravu tohoto nákladu jménem odesílatelů. Jako protiplnění tyto spediční podniky platí dopravcům cenu, která se skládá ze sazeb vypočtených za kilogram a dále z různých příplatků.

Správní řízení

12 Dne 7. prosince 2005 Komise obdržela žádost o ochranu na základě oznámení o ochraně před pokutami a snížení pokut v případech kartelů (Úř. věst. 2002, C 45, s. 3; Zvl. vyd. 08/02. s. 155) podanou společností Deutsche Lufthansa AG a jejími dvěma dceřinými společnostmi, Lufthansa Cargo AG a Swiss International Air Lines AG. Podle této žádosti existovaly protisoutěžní kontakty mezi několika dopravci, které se týkaly složek ceny služeb poskytovaných na trhu

letecké nákladní dopravy, a sice zavedení tzv. „palivových“ a „bezpečnostních“ příplatků, jakož i odmítnutí těchto dopravců hradit spedičním podnikům provizi z příplatků (dále jen „odmítnutí hradit provize“).

13 Ve dnech 14. a 15. února 2006 provedla Komise neohlášené kontroly v prostorách několika dopravců.

14 V návaznosti na tyto kontroly podalo několik dopravců, včetně společnosti Cathay Pacific, žádost o ochranu před pokutami na základě oznámení Komise o ochraně před pokutami a snížení pokut v případech kartelů, uvedenou v bodě 12 tohoto rozsudku.

15 Dne 19. prosince 2007 zaslala Komise oznámení námitek 27 dopravcům, včetně Cathay Pacific, kteří následně předložili písemné připomínky. Slyšení se konalo od 30. června do 4. července 2008.

Původní rozhodnutí

16 Dne 9. listopadu 2010 přijala Komise rozhodnutí C(2010) 7694 final týkající se řízení podle článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (věc COMP/39258 – Letecká nákladní doprava) (dále jen „původní rozhodnutí“). Toto rozhodnutí bylo určeno 21 dopravcům, mezi nimiž byla i společnost Cathay Pacific.

17 Uvedené rozhodnutí ve svém odůvodnění uvádělo, že obvinění dopravci koordinovali své jednání v oblasti cen za poskytování služeb nákladní dopravy tím, že se dohodli na palivovém příplatku, bezpečnostním příplatku a na odmítnutí hradit provize, a podíleli se tak na jediném a trvajícím protiprávním jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článkem 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem, k němuž docházelo na území Evropského hospodářského prostoru (EHP) a Švýcarska.

Rozsudky ze dne 16. prosince 2015

18 Rozsudkem ze dne 16. prosince 2015, Cathay Pacific Airways v. Komise (T-38/11, EU:T:2015:985), Tribunál zrušil původní rozhodnutí v rozsahu, v němž se týkalo společnosti Cathay Pacific. Dvanácti dalšími rozsudky z téhož dne Tribunál rovněž zcela nebo částečně zrušil toto rozhodnutí v rozsahu, v němž se týkalo dvanácti dalších dopravců nebo skupin dopravců.

19 Tribunál rozhodl, že uvedené rozhodnutí bylo stiženou vadou odůvodnění.

Sporné rozhodnutí

20 Dne 20. května 2016 zaslala Komise dopravcům uvedeným v původním rozhodnutí, kteří proti němu podali žalobu k Tribunálu, dopis, ve kterém je informovala o svém záměru přijmout znovu rozhodnutí konstatující jejich účast na jediném a trvajícím protiprávním jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článkem 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem na všech trasách uvedených v tomto původním rozhodnutí. K předložení připomínek jim byla poskytnuta lhůta jednoho měsíce. Všichni této možnosti využili.

21 Dne 17. března 2017 přijala Komise sporné rozhodnutí, které bylo určeno 19 dopravcům, včetně společnosti Cathay Pacific.

22 Sporné rozhodnutí uvádí, že obvinění dopravci koordinovali své jednání v oblasti cen za poskytování služeb nákladní dopravy po celém světě prostřednictvím palivového příplatku, bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize (dále jen „sporná kartelová dohoda“), čímž se dopustili jediného a trvajícího protiprávního jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článkem 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem.

23 V oddíle 4 tohoto rozhodnutí, nadepsaném „Popis skutkových okolností“, Komise zejména uvedla, že šetření odhalilo celosvětový kartel založený na síti dvoustranných a mnohostranných kontaktů mezi soutěžiteli v průběhu dlouhého časového období, pokud jde o kroky, které se rozhodli, plánovali nebo zamýšleli učinit ve vztahu k různým složkám ceny služeb nákladní dopravy uvedeným v předchozím bodě. Zdůraznila, že společným cílem této sítě kontaktů byla koordinace jednání soutěžitelů v oblasti cen nebo snížení nejistoty ohledně jejich cenové politiky. Poté popsala kontakty týkající se palivového příplatku, bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize a posoudila skutkové důkazy týkající se jednak sporné kartelové dohody jako celku a jednak každého z adresátů uvedeného rozhodnutí.

24 V oddíle 5 sporného rozhodnutí, nadepsaném „Použití příslušných pravidel hospodářské soutěže“, použila Komise článek 101 SFEU na skutkové okolnosti projednávané věci, přičemž upřesnila, že odkazy na tento článek je třeba chápat rovněž jako odkazy na článek 53 Dohody o EHP a článek 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem, jelikož tato ustanovení se použijí obdobně, není-li stanoveno jinak.

25 V tomto ohledu přezkoumala Komise stran své pravomoci meze své časové a územní pravomoci, pokud jde o zjištění a sankcionování protiprávního jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže v projednávané věci.

26 Zaprvé v bodech 822 až 832 odůvodnění sporného rozhodnutí, které tvoří pododdíl 5.2 tohoto rozhodnutí, nadepsaný „Pravomoc Komise“, Komise v podstatě uvedla, že nepoužije nejprve článek 101 SFEU na dohody a jednání před 1. květnem 2004 týkající se tras mezi letišti v Evropské unii a letišti mimo EHP (dále jen „trasy Unie – třetí země“), poté článek 53 Dohody o EHP na dohody a postupy před 19. květnem 2005 týkající se tras Unie – třetí země, jakož i tras mezi letišti v zemích, které jsou smluvními stranami Dohody o EHP a které nejsou členy Unie, a letišti ve třetích zemích (dále jen „trasy EHP kromě tras Unie – třetí země“) a konečně článek 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem na dohody a jednání před 1. červnem 2002 týkající se tras mezi letišti v Unii a letišti ve Švýcarsku (dále jen „trasy Unie-Švýcarsko“). V bodě 832 odůvodnění uvedeného rozhodnutí upřesnila, že totéž rozhodnutí „v žádném případě nemá za cíl odhalit jakékoli protiprávní jednání v rozporu s článkem 8 Dohody [o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem] týkající se služeb nákladní dopravy [mezi] Švýcarskem [a] třetími zeměmi“.

27 Zadruhé v bodech 1036 až 1046 odůvodnění sporného rozhodnutí, které byly součástí pododdílu 5.3.8 tohoto rozhodnutí nadepsaného „[P]oužitelnost článku 101 [SFEU] a článku 53 Dohody o EHP na příchozí trasy“ uvedla Komise důvody, proč odmítla argumenty několika obviněných dopravců, že překročila meze své územní pravomoci podle pravidel mezinárodního práva veřejného, když konstatovala a uložila sankci za protiprávní jednání, které je v rozporu s těmito dvěma ustanoveními, na trasách ze třetích zemí a do EHP (dále jen „příchozí trasy“, a pokud jde o služby nákladní dopravy poskytované na těchto trasách, „příchozí služby nákladní dopravy“).

28 Konkrétně v bodě 1045 odůvodnění uvedeného rozhodnutí uvedla Komise, že protisoutěžní jednání, pokud jde o příchozí služby nákladní dopravy, „mohou mít bezprostřední, podstatné a předvídatelné účinky v rámci Unie a EHP, neboť zvýšené náklady na leteckou dopravu do EHP, a tedy i vyšší ceny dováženého zboží, mohou mít z podstaty dopad na spotřebitele v EHP“. Dodala, že v projednávané věci tato jednání mohla mít takové účinky rovněž na poskytování služeb letecké nákladní dopravy jinými dopravci v EHP, mezi dopravními uzly („hubs“) v EHP využívanými dopravci ze třetích zemí a letišti určení těchto zásilek v EHP, která nebyla obsluhována dopravcem ze třetí země.

29 V bodě 1046 odůvodnění téhož rozhodnutí Komise dále uvedla, že sporná kartelová dohoda byla „prováděna celosvětově“, že ujednání o příchozích trasách byla nedílnou součástí jediného a trvajícího protiprávního jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP a že jednotné uplatňování příplatků v celosvětovém rozsahu bylo klíčovým prvkem této kartelové dohody.

30 Pododdíl 5.3 sporného rozhodnutí, který se v projednávané věci týká použití článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem, obsahuje body 833 až 1052 odůvodnění tohoto rozhodnutí. Zaprvé v bodě 846 odůvodnění tohoto rozhodnutí měla Komise za to, že obvinění dopravci koordinovali své jednání nebo ovlivňovali tvorbu cen, „což v konečném důsledku představ[ovalo] stanovení cen ve vztahu k“ palivovému příplatku, bezpečnostnímu příplatku a úhradě provize z příplatků spedičním podnikům. V bodě 861 odůvodnění uvedeného rozhodnutí měla za to, že „obecný systém koordinace jednání v oblasti cen u služeb nákladní dopravy“ odhalený jejím šetřením potvrzuje existenci „komplexního protiprávního jednání skládajícího se z různých jednání, která [bylo možné] kvalifikovat buď jako dohodu, nebo jako jednání ve vzájemné shodě, kdy soutěžitelé vědomě nahradili rizika hospodářské soutěže vzájemnou praktickou spoluprací“.

31 Zadruhé v bodě 869 odůvodnění sporného rozhodnutí Komise konstatovala, že „dotčené jednání představuje jediné a trvající protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 [SFEU]“, přičemž v bodech 870 až 902 odůvodnění tohoto rozhodnutí upřesnila, že dotčená ujednání sledovala jediný protisoutěžní cíl, který spočíval v zabránění hospodářské soutěži v odvětví nákladní dopravy v EHP, týkala se poskytování služeb nákladní dopravy a stanovování jejich cen, jakož i stejných podniků, měla jedinou a trvající povahu a týkala se tří složek, a to palivového příplatku, bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize. V tomto rámci Komise v bodě 881 odůvodnění tohoto rozhodnutí uvedla, že se společnost Cathay Pacific podílela na těchto třech složkách.

32 Zatřetí v bodě 903 odůvodnění uvedeného rozhodnutí konstatovala Komise, že dotčené protisoutěžní jednání mělo za cíl omezit hospodářskou soutěž přinejmenším v rámci Unie, EHP a Švýcarska. V bodě 917 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise v podstatě dodala, že proto nebylo nutné zohlednit konkrétní účinky tohoto jednání.

33 Začtvrté v bodech 972 až 1021 odůvodnění sporného rozhodnutí přezkoumala Komise právní úpravu sedmi třetích zemí, o níž několik obviněných dopravců tvrdilo, že jim ukládala, aby se vzájemně domlouvali na příplatcích, čímž bránili uplatňování relevantních pravidel hospodářské soutěže. Komise měla za to, že tito dopravci neprokázali, že jednali pod nátlakem těchto třetích zemí.

34 Zapáté v bodech 1024 až 1035 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise konstatovala, že jediné a trvající protiprávní jednání mohlo citelně ovlivnit obchod mezi členskými státy, mezi smluvními stranami Dohody o EHP a mezi smluvními stranami Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem.

35 Oddíl 7 sporného rozhodnutí, nadepsaný „Doba trvání protiprávního jednání“, obsahuje body 1146 až 1169 odůvodnění tohoto rozhodnutí. Jak vyplývá z bodu 1146 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, měla Komise za to, že sporná kartelová dohoda začala dne 7. prosince 1999 a trvala do 14. února 2006. V bodě 1146 odůvodnění upřesnila, že tato kartelová dohoda porušila:

– článek 101 SFEU od 7. prosince 1999 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu mezi letišti v Unii;

– článek 101 SFEU od 1. května 2004 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu na trasách Unie – třetí země;

– článek 53 Dohody o EHP od 7. prosince 1999 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu mezi letišti v EHP (dále jen „trasy uvnitř EHP“);

– článek 53 Dohody o EHP od 19. května 2005 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu na trasách EHP kromě tras Unie – třetí země;

– článek 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem od 1. června 2002 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu na trasách Unie-Švýcarsko.

36 V bodě 1169 odůvodnění téhož rozhodnutí uvedla Komise, že protiprávní jednání trvalo, pokud jde o Cathay Pacific, od 4. ledna 2000 do 14. února 2006.

37 V oddíle 8 sporného rozhodnutí se Komise zabývala nápravnými opatřeními, která mají být přijata, a pokutami, které mají být uloženy, s odkazem na pokyny pro výpočet pokut uložených podle čl. 23 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 1/2003 (Úř. věst. 2006, C 210, s. 2). Na základě bodu 37 těchto pokynů zejména uplatnila 50 % snížení základních částek pokut, jelikož část služeb týkajících se příchozích tras, jakož i odchozích tras z EHP a do třetích zemí, s výjimkou tras Unie-Švýcarsko, byla poskytována mimo území, na které se vztahuje Dohoda o EHP, a že část škody tedy pravděpodobně vznikla mimo toto území. Kromě toho na základě bodu 29 těchto pokynů přiznala obviněným dopravcům dodatečné snížení základních částek o 15 % z důvodu, že některé regulatorní režimy podporovaly spornou kartelovou dohodu.

38 Články 1, 3 a 4 výroku sporného rozhodnutí znějí následovně:

„Článek 1

Koordinací svého jednání v oblasti stanovování cen při poskytování služeb letecké nákladní dopravy po celém světě, pokud jde o palivový příplatek, bezpečnostní příplatek a úhradu provize z příplatků, se následující podniky dopustily následujícího jediného a trvajícího protiprávního jednání v rozporu s článkem 101 [SFEU], článkem 53 [Dohody o EHP] a článkem 8 [Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem], pokud jde o následující trasy a období.

1) Následující podniky porušily článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy mezi letišti nacházejícími se v EHP po tato období:

[…]
g) [Cathay Pacific], od 4. ledna 2000 do 14. února 2006;

[…]

2) Následující podniky porušily článek 101 [SFEU], pokud jde o [trasy Unie – třetí země] po tato období:

[…]
g) [Cathay Pacific] od 1. května 2004 do 14. února 2006;

[…]

3) Následující podniky porušily článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o [trasy EHP kromě tras Unie – třetí země] po tato období:

[…]
g) [Cathay Pacific] od 19. května 2005 do 14. února 2006

[…]

4) Následující podniky porušily článek 8 [Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem], pokud jde o [trasy Unie-Švýcarsko] po tato období:

[…]
g) [Cathay Pacific] od 1. června 2002 do 14. února 2006;

[…]

Článek 3

Za jediné a trvající protiprávní jednání uvedené v článku 1 tohoto rozhodnutí […] se ukládají tyto pokuty:

[…]

g) [Cathay Pacific], 57 120 000 [eur];

[…]

Článek 4

Podniky uvedené v článku 1 neprodleně ukončí jediné a trvající protiprávní jednání uvedené v tomto článku, pokud tak již neučinily.

Rovněž se zdrží jakéhokoli úkonu nebo jednání se stejným nebo podobným účelem nebo důsledkem.“

Řízení před Tribunálem a napadený rozsudek

39 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 31. května 2017 podala společnost Cathay Pacific žalobu znějící na zrušení čl. 1 odst. 1 až 4 sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž se jí týká a na zrušení článku 3 tohoto rozhodnutí v rozsahu, v němž jí byla uložena pokuta ve výši 57 120 000 eur, nebo podpůrně na snížení této pokuty.

40 Na podporu této žaloby předložila Cathay Pacific sedm žalobních důvodů směřujících ke zrušení. První žalobní důvod vycházel z nesprávného právního posouzení, nesprávného skutkového zjištění, nesprávného posouzení skutkového stavu a porušení práva na obhajobu, jelikož byla shledána odpovědnou za jediné a trvající protiprávní jednání na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko. Druhý žalobní důvod vycházel z porušení článku 25 nařízení č. 1/2003 a zásad právní jistoty, „spravedlnosti“ a řádného výkonu spravedlnosti. Třetí žalobní důvod vycházel z pochybení při přičtení tohoto protiprávního jednání společnosti Cathay Pacific. Čtvrtý žalobní důvod vycházel z nedostatečně odůvodněného konstatování její účasti na uvedeném protiprávním jednání, pokud jde o trasy uvnitř EHP a trasy Unie-Švýcarsko. Pátý žalobní důvod vycházel z několika pochybení, z porušení zásady rovného zacházení a nedostatku odůvodnění, pokud jde o činnosti společnosti Cathay Pacific ve třetích státech s ohledem na specifické rysy právní úpravy, která byla v těchto státech použitelná. Šestý žalobní důvod vycházel z nedostatku pravomoci Komise konstatovat a sankcionovat porušení článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, pokud jde o příchozí trasy. Sedmý žalobní důvod vycházel z pochybení při výpočtu pokuty.

41 Tribunál poté, co vyhověl druhému žalobnímu důvodu, napadeným rozsudkem zrušil čl. 1 odst. 1 písm. g) a odst. 4 písm. g) sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž tento článek stanovil, že Cathay Pacific porušila článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy uvnitř EHP, jakož i článek 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem, pokud jde o trasy Unie-Švýcarsko.

42 V tomto ohledu měl v bodech 239 a 243 napadeného rozsudku za to, že žaloba podaná společností Cathay Pacific proti původnímu rozhodnutí nemůže vést k pozastavení běhu promlčecí lhůty stanovené v čl. 25 odst. 6 nařízení č. 1/2003, pokud jde o protiprávní jednání související s trasami uvnitř EHP a trasami Unie-Švýcarsko, jelikož podle něj toto rozhodnutí nezahrnuje tato protiprávní jednání. V bodě 245 napadeného rozsudku tak Tribunál dospěl k závěru, že Komise tím, že ve sporném rozhodnutí uložila sankci společnosti Cathay Pacific za jediné a trvající protiprávní jednání, pokud jde o trasy uvnitř EHP a trasy Unie-Švýcarsko, porušila pravidla v oblasti promlčení stanovená v článku 25 nařízení č. 1/2003.

43 Vzhledem k tomu, že Tribunál tomuto druhému žalobnímu důvodu vyhověl, měl v bodech 249 a 254 napadeného rozsudku za to, že přezkoumání prvního a čtvrtého žalobního důvodu se stalo zbytečným.

44 V rámci výkonu své pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci Tribunál stanovil v bodě 671 napadeného rozsudku výši pokuty uložené společnosti Cathay Pacific na 47 040 000 eur.

Návrhová žádání účastnic v řízení o kasačním opravném prostředku

45 Svým kasačním opravným prostředkem Cathay Pacific navrhuje, aby Soudní dvůr:

– zrušil bod 3 výroku napadeného rozsudku;

– vyhověl ostatním návrhovým žádáním předloženým v prvním stupni;

– v důsledku toho zrušil ostatní zjištění protiprávního jednání uvedeného v čl. 1 odst. 1 a 4 sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž se jí týkají a zrušil zbývající část pokuty, která jí byla uložena v článku 3 sporného rozhodnutí;

– podpůrně, v rámci výkonu své pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci, zrušil nebo snížil zbývající část pokuty, která jí byla uložena, z důvodu takových objektivních chyb v odůvodnění a úvahách napadeného rozsudku, jak jsou popsány v šesti důvodech kasačního opravného prostředku;

– v každém případě uložil Komisi náhradu nákladů řízení vynaložených jak v rámci kasačního opravného prostředku, tak v řízení před Tribunálem.

46 Komise navrhuje, aby Soudní dvůr:

– kasační opravný prostředek zamítl a uložil společnosti Cathay Pacific úhradu nákladů řízení;

– podpůrně, pokud bude kasačnímu opravnému prostředku vyhověno, vrátil věc Tribunálu a rozhodl, že o nákladech řízení bude rozhodnuto později.

Ke kasačnímu opravnému prostředku

47 Na podporu svého kasačního opravného prostředku vznáší Cathay Pacific šest důvodů. První důvod kasačního opravného prostředku vychází ze skutečnosti, že Tribunál nesprávně uznal pravomoc Unie, pokud jde o jednání týkající se příchozích tras. Druhý důvod kasačního opravného prostředku vychází ze skutečnosti, že Tribunál nesprávně kvalifikoval a chybně použil argument tzv. „povinnosti uložené státem“ a náležitě nezohlednil zásady mezinárodní zdvořilosti a nevměšování do záležitostí svrchovaného třetího státu. Třetí důvod kasačního opravného prostředku vychází ze skutečnosti, že Tribunál nerozhodl o všech argumentech, které mu byly předloženy. Čtvrtý důvod kasačního opravného prostředku, který musí být posouzen po pátém důvodu, vychází ze skutečnosti, že Tribunál nedostatečně odůvodnil závěr, podle něhož se Cathay Pacific účastnila jediného a trvajícího protiprávního jednání, a porušil zásadu rovného zacházení. Pátý důvod kasačního opravného prostředku vychází z nesprávného právního posouzení při posouzení důkazů, které přímo nesouvisejí s protiprávním jednáním přičítaným společnosti Cathay Pacific, a z nedostatečného odůvodnění, pokud jde o důkazy o účasti této společnosti na jediném a trvajícím protiprávním jednání. Šestý důvod kasačního opravného prostředku vychází z nesprávného právního posouzení v rozsahu, v němž měl Tribunál za to, že odmítnutí hradit provize porušuje článek 101 SFEU nebo je součástí jediného a trvajícího protiprávního jednání.

K prvnímu důvodu kasačního opravného prostředku, týkajícímu se nedostatku pravomoci Komise k použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy

48 První důvod kasačního opravného prostředku společnosti Cathay Pacific je rozdělen do čtyř částí.

49 V první části společnost Cathay Pacific tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když zkreslil tři kumulativní prvky kritéria, které je založeno na kvalifikovaných účincích protisoutěžních jednání v Unii (dále jen „kritérium kvalifikovaných účinků“). Ve druhé části tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že posouzení kritéria kvalifikovaných účinků není nezbytné, pokud jde o chování v zahraničí, je-li součástí jediného a trvajícího protiprávního jednání, jehož další prvky měly účinky v EHP. Ve třetí části tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že kritérium kvalifikovaných účinků není relevantní v případě omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu. Ve čtvrté části tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když nedostatečné odůvodnění Komise nahradil vlastním odůvodněním.

50 Nejprve je třeba přezkoumat třetí část.

Ke třetí části, vycházející z nesprávných právních posouzení při analýze kvalifikovaných účinků

– *Argumenty účastnic řízení*

51 Společnost Cathay Pacific tvrdí, že Tribunál v bodech 122 a 123 napadeného rozsudku nesprávně naznačuje, že jelikož jediné a trvající protiprávní jednání konstatované Komisí spočívá v omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu ve smyslu článku 101 SFEU, nemusí být nutně prokázány kvalifikované účinky tohoto protiprávního jednání v EHP. V tomto ohledu podle ní úvahy Tribunálu v bodě 118 napadeného rozsudku vedou k závěru, že pravomoc Komise sankcionovat jednání, k nimž došlo mimo EHP a která se týkají příchozích tras, bylo možné předpokládat na základě skutečnosti, že se pojem „důsledek“ nachází v tomto článku, a dále, že v případě protiprávního jednání „z hlediska důsledku“ nemusí být nutně prokázán účinek. Takový postoj je však nesprávný. Kritérium kvalifikovaných účinků vyplývá především z požadavku, podle něhož musí mít jednání územní vazbu na vnitřní trh, ve vztahu k němuž má Komise pravomoc. Dále kritérium kvalifikovaných účinků použitelné v případě jednání, které je v rozporu s článkem 102 SFEU, nemůže být stejné jako kritérium, které se použije v případě porušení článku 101 SFEU. Konečně jednání, k němuž došlo mimo EHP, které se týká příchozích služeb nákladní dopravy, nelze kvalifikovat jako omezení unijních pravidel hospodářské soutěže z hlediska účelu, neboť se týká nabídky služeb nákladní dopravy na trhu mimo EHP.

52 Komise tvrdí, že tato třetí část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku je neopodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

53 Je třeba uvést, že Tribunál v bodě 118 napadeného rozsudku uvedl, že v případě jednání, které podle Komise, stejně jako v projednávané věci, vykazuje takový stupeň škodlivosti pro hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo v rámci EHP, že jej lze kvalifikovat jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“ ve smyslu článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, nemůže použití kritéria kvalifikovaných účinků vyžadovat prokázání konkrétních účinků, které předpokládá kvalifikace jednání jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska důsledku“ ve smyslu těchto ustanovení.

54 Obdobně v bodě 122 uvedeného rozsudku uvedl, že by výklad kritéria kvalifikovaných účinků, který zřejmě zastává Cathay Pacific, v tom smyslu, že vyžaduje prokázání konkrétních účinků sporného jednání, a to i v případě existence omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“,

znamenal podřídit pravomoc Komise konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP podmínce, která nemá oporu ve znění těchto ustanovení.

55 Tribunál z toho v bodě 123 uvedeného rozsudku vyvodil, že Cathay Pacific jednak nemohla Komisi platně vytýkat, že se dopustila pochybení, když konstatovala, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno, ačkoli v bodech 917, 1190 a 1277 odůvodnění sporného rozhodnutí uvedla, že není povinna posuzovat protisoutěžní účinky sporného jednání s ohledem na jeho protisoutěžní účel, a jednak nemohla z těchto bodů odůvodnění vyvodit, že Komise pro účely použití tohoto kritéria neprovedla žádnou analýzu účinků, které uvedené jednání vyvolalo na vnitřním trhu nebo v EHP.

56 Jak však již uvádí odůvodnění uvedené v druhé řadě v tomto bodě 123, z těchto bodů napadených společností Cathay Pacific nelze vyvodit, že za účelem prokázání, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo v projednávané věci splněno, měl Tribunál za to, že stačí, aby sporná kartelová dohoda mohla být kvalifikována jako omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu.

57 Ze znění bodů 114 až 133 napadeného rozsudku jako celku totiž vyplývá, že v uvedených napadených bodech Tribunál odmítl pouze argumentaci, kterou mu Cathay Pacific předložila, shrnutou v bodech 103 a 104 tohoto rozsudku. V těchto bodech tak uvedl důvody, proč Cathay Pacific nesprávně tvrdila, že skutečnost, že Komise v bodech odůvodnění sporného rozhodnutí týkajících se, v případě bodu 917 odůvodnění, kvalifikace dotčeného omezení hospodářské soutěže a, v případě bodů 1190 a 1277 odůvodnění, výpočtu pokuty, uvedla, že prokázat skutečné protisoutěžní účinky nebylo nutné, jelikož byl prokázán protisoutěžní účel vytýkaných jednání, znamenala, že Komise z důvodu tohoto protisoutěžního účelu neposoudila, zda tato jednání vyvolala kvalifikované účinky vyžadované k prokázání její pravomoci použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy.

58 Tribunál se přitom tím, že v podstatě odpověděl, že kritérium kvalifikovaných účinků, které slouží k založení extrateritoriální pravomoci Komise, liší od otázky, zda lze spornou kartelovou dohodu kvalifikovat jako omezení hospodářské soutěže ve smyslu článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, nedopustil nesprávného právního posouzení. Jak rovněž uvedl generální advokát v bodě 42 svého stanoviska, kritérium kvalifikovaných účinků, které může sloužit jako základ pro pravomoc Komise uplatňovat pravidla hospodářské soutěže Unie a EHP mimo jejich území z hlediska mezinárodního práva veřejného, se neshoduje s hmotněprávním kritériem týkajícím se omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu nebo z hlediska důsledku na vnitřním trhu Unie nebo EHP, kterému podléhá pravomoc Komise konstatovat a sankcionovat porušení těchto pravidel hospodářské soutěže na základě unijního práva.

59 Kromě toho analýza Tribunálu směřující k určení, zda měla Komise správně za to, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo v projednávané věci splněno, je uvedena v bodech 111 až 180 napadeného rozsudku, pokud jde o koordinaci příchozích služeb nákladní dopravy samostatně, a v bodech 181 až 190 uvedeného rozsudku, pokud jde o jediné a trvající protiprávní jednání posuzované jako celek.

60 Za těchto podmínek Cathay Pacific nesprávně vykládá napadený rozsudek, když tvrdí, že Tribunál měl za to, že k prokázání pravomoci Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na jednání uskutečněná mimo území EHP na základě kritéria kvalifikovaných účinků, je možné se vyhnout prokázání takových účinků, pokud tato jednání mohou být kvalifikována jako omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu.

61 Argumentace uvedená v bodě 51 tohoto rozsudku musí proto být zamítnuta jako neopodstatněná.

K první části, vycházející ze zkreslení prvků tvořících kritérium kvalifikovaných účinků

– *Argumenty účastnic řízení*

62 Cathay Pacific tvrdí, že Tribunál zkreslil všechny tři prvky tvořící kritérium kvalifikovaných účinků, a to předvídatelnost těchto účinků, jejich podstatnost a jejich bezprostřednost.

63 Zaprvé, pokud jde o údajnou předvídatelnost účinků protiprávního jednání v EHP, Cathay Pacific tvrdí, že na rozdíl od toho, co je uvedeno v bodech 134 až 150 napadeného rozsudku, její jednání týkající se služeb vstupujících do EHP nemělo takový účinek v EHP. V tomto ohledu uvádí, že úvahy Tribunálu v bodech 142 až 147 tohoto rozsudku, které vedly k tomuto závěru, jsou „velmi obecné a zjednodušující“, jelikož posouzení pravděpodobnosti dopadu obecně vyžaduje komplexní skutkovou a hospodářskou analýzu. V tomto ohledu byla taková hospodářská analýza skutečně předložena v řízení v prvním stupni, ale Tribunál ji odmítl zohlednit

64 Zadruhé, pokud jde o údajnou podstatnost těchto účinků v EHP, Cathay Pacific tvrdí, že Tribunál v bodech 151 až 161 napadeného rozsudku nesprávně vyložil pojem „podstatnost“ účinků protiprávního jednání v EHP. Tvrdí, že v bodě 160 tohoto rozsudku Tribunál uznal, že dotyčné letecké společnosti společně představují 34 % nabídky služeb vstupujících do EHP, z čehož Cathay Pacific tvořila pouze malou část. Takový podíl není nijak podstatný. Dodává, že v bodě 153 uvedeného rozsudku jediným účinkem v EHP, který Tribunál uvedl, je údajný dopad na cenu zboží dováženého do EHP. Tribunál však neuvedl, jaký podíl tohoto zboží skutečně představovaly příchozí služby společnosti Cathay Pacific. Kromě toho body 154 až 158 téhož rozsudku nejsou relevantní pro stanovení dopadu jednání, k němuž došlo v zahraničí, na cenu zboží dováženého do EHP. Cathay Pacific konečně kritizuje úvahy uvedené v bodě 159 napadeného rozsudku, jelikož tyto úvahy pouze odkazují na bod 1031 původního rozhodnutí, který však odkazuje na rozhodnutí o transatlantické námořní nákladní dopravě. Tento odkaz se tedy netýká dotčené letecké nákladní dopravy, a mimoto umožňuje pouze prokázat, že cena dopravních služeb představovala „část“, a nikoli „podstatnou část“ konečné ceny zboží.

65 Zatřetí, pokud jde o údajnou bezprostřednost uvedených účinků v EHP, Cathay Pacific tvrdí, že na rozdíl od toho, co je uvedeno v bodech 162 až 170 napadeného rozsudku, její jednání týkající se služeb vstupujících do EHP nemělo takový bezprostřední ani přímý účinek v EHP. V bodech 145, 146, 147 a 164 tohoto rozsudku totiž Tribunál připustil, že jakýkoliv účinek sporného jednání v EHP nebo na vnitřním trhu může být pouze nepřímý, jelikož služby vstupující do EHP byly prodávány zákazníkům mimo EHP, a aby měly účinky v EHP, bylo nutné, aby tito kupující mimo EHP přenesli dodatečné náklady na zákazníky nacházející se v EHP. Nepřímý účinek však v zásadě není bezprostřední. V tomto ohledu přístup Tribunálu znamená, že Komise může použít článek 101 SFEU na kartelovou dohodu po celém světě, pokud tato kartelová dohoda vedla ke zvýšení cen jednak zboží, které by bez jakéhokoli jednání účastníků kartelové dohody nakonec bylo prodáváno v EHP, nebo jednak jakékoli služby nepřímo spojené s takovým zbožím.

66 Komise tvrdí, že tato první část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku musí být zamítnuta.

– *Závěry Soudního dvora*

67 Je třeba připomenout, že v souladu s čl. 256 odst. 1 druhým pododstavcem SFEU a článkem 58 prvním pododstavcem statutu Soudního dvora Evropské unie se kasační opravný prostředek omezuje na právní otázky.

68 Pokud tedy Tribunál konstatoval nebo posuzoval skutkové okolnosti, má Soudní dvůr na základě článku 256 SFEU jen pravomoc přezkoumat právní kvalifikaci těchto skutkových okolností a právních důsledků, které z nich Tribunál vyvodil (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 28. května 1998, Deere v. Komise, C-7/95 P, EU:C:1998:256, bod 21, a ze dne 11. ledna 2024, Planistat Europe a Charlot v. Komise, C-363/22 P, EU:C:2024:20, bod 50 a citovaná judikatura).

69 Naproti tomu jen Tribunál je příslušný ke zjištění a posouzení relevantních skutkových okolností a k hodnocení důkazů. Pokud totiž tyto důkazy byly získány řádně a byly dodrženy obecné právní zásady a procesní pravidla použitelná v oblasti důkazního břemene a provádění důkazů, přísluší pouze Tribunálu posoudit hodnotu, kterou je třeba důkazům, které mu byly předloženy, přiznat. Posouzení tohoto skutkového stavu a důkazů, s výhradou případu jejich zkreslení, tedy nepředstavuje právní otázku, která by jako taková podléhala přezkumu Soudního dvora v rámci kasačního opravného prostředku (rozsudky ze dne 28. května 1998, Deere v. Komise, C-7/95 P, EU:C:1998:256, bod 22, a ze dne 18. března 2021, Pometon v. Komise, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 50 a citovaná judikatura).

70 V případě, že navrhovatel namítá, že Tribunál zkreslil důkazy, musí v tomto ohledu na základě článku 256 SFEU, čl. 58 prvního pododstavce statutu Soudního dvora Evropské unie a čl. 168 odst. 1 písm. d) jednacího řádu Soudního dvora přesně uvést skutečnosti, které Tribunál zkreslil, a prokázat pochybení v analýze, která podle něj vedla Tribunál k tomuto zkreslení. Podle ustálené judikatury musí navíc zkreslení zjevně vyplývat z písemností ve spise, aniž je nutné znovu posuzovat skutkový stav a důkazy (rozsudek ze dne 10. listopadu 2022, Komise v. Valencia Club de Fútbol, C-211/20 P, EU:C:2022:862, bod 55 a citovaná judikatura). Nestačí tak prokázat, že dokument mohl být vykládán jinak, než jak jej vyložil Tribunál (rozsudek ze dne 5. března 2024, Kočner v. Europol, C-755/21 P, EU:C:2024:202, bod 96 a citovaná judikatura).

71 Je třeba rovněž připomenout, že podle čl. 256 odst. 1 druhého pododstavce SFEU, čl. 58 prvního pododstavce statutu Soudního dvora Evropské unie, jakož i čl. 168 odst. 1 písm. d) a čl. 169 odst. 2 jednacího řádu platí, že kasační opravný prostředek musí přesným způsobem uvádět kritizované části rozsudku, jehož zrušení se navrhovatel domáhá, jakož i právní argumenty, kterými je tento návrh konkrétně podpořen, jinak je kasační opravný prostředek nebo příslušný důvod kasačního opravného prostředku nepřípustný. Části kasačního opravného prostředku, které neobsahují žádnou argumentaci směřující specificky k označení nesprávného právního posouzení v napadeném rozsudku, tento požadavek nesplňují a musí být odmítnuty jako nepřípustné (rozsudek ze dne 4. října 2024, Ferriere Nord v. Komise, C-31/23 P, EU:C:2024:851, body 51 a 52 a citovaná judikatura).

72 Zaprvé Cathay Pacific v projednávaném případě, pokud jde o předvídatelnost účinků protiprávního jednání, v podstatě vytýká Tribunálu, že uvažoval zjednodušeně a nezohlednil hospodářskou analýzu, kterou mu předložila.

73 Cathay Pacific však v podstatě pouze připomíná obsah bodů 142 a 147 napadeného rozsudku, které odpovídají úvodnímu a závěrečnému bodu odůvodnění Tribunálu, v němž odpověděl na otázku, zda bylo pro obviněné dopravce předvídatelné, že spediční podniky přenesou dodatečné

náklady na odesílatele. Aniž je dotčeno obecné tvrzení, že úvahy Tribunálu jsou „velmi obecné a zjednodušující“, Cathay Pacific nepředkládá právní argumenty, které by prokázaly, že se Tribunál v tomto ohledu dopustil nesprávného právního posouzení.

74 Pokud jde o hospodářskou analýzu předloženou v prvním stupni, Tribunál v bodě 140 napadeného rozsudku jasně uvedl, z jakých důvodů tuto analýzu nezohlednil, a upřesnil, že Cathay Pacific neidentifikovala konkrétní části 48stránkové zprávy, na které měla v úmyslu se odvolávat, a ani netvrdila, že uvedená zpráva prokazuje, že příslušný hospodářský a právní kontext byl takový, že znemožnil předvídat zvýšení příplatků v důsledku sporného jednání, což společnost Cathay Pacific nezpochybňuje. Ačkoli Cathay Pacific vytýká Tribunálu, že se dopustil zkreslení, ve skutečnosti se snaží zpochybnit posouzení tohoto důkazu, jak jej provedl Tribunál v tomto bodě 140, aniž uvádí, v čem je toto posouzení zjevně nesprávné, což je v souladu s judikaturou připomenutou v bodech 69 a 70 tohoto rozsudku ve fázi kasačního opravného prostředku nepřípustné.

75 Zadruhé, pokud jde o podstatnost těchto účinků, je třeba uvést, že Cathay Pacific pouze tvrdí, že v bodech 151 až 161 napadeného rozsudku Tribunál nesprávně vyložil tento pojem „podstatnost“, přičemž uvádí, že několik prvků jeho úvah není relevantní, což platí zejména pro konstatování, že dotyčné letecké společnosti představovaly společně 34 % nabídky služeb vstupujících do EHP, zmínku o údajném dopadu na cenu zboží dovezeného do EHP, aniž upřesnil, jaký podíl skutečně představovaly vlastní příchozí služby společnosti Cathay Pacific, jakož i pro odkaz v bodě 159 tohoto rozsudku na rozhodnutí týkající se transatlantické námořní nákladní dopravy.

76 Je tedy třeba konstatovat, že pod záminkou tvrzení o zkreslení žádá Cathay Pacific touto argumentací Soudní dvůr, aby provedl nové posouzení skutkového stavu, které již Tribunál v těchto bodech vykonal, což podle judikatury uvedené v bodě 69 tohoto rozsudku nespadá do pravomoci Soudního dvora v rámci řízení o kasačním opravném prostředku.

77 Zatřetí, pokud jde o bezprostřednost uvedených účinků, Cathay Pacific v podstatě vytýká Tribunálu, že takovou bezprostřednost neprokázal, ale vyvodil ji nesprávně z nepřímého účinku protiprávního jednání v EHP nebo na vnitřním trhu.

78 Je však třeba konstatovat, že pod záminkou, že vytýká Tribunálu, že zkreslil podmínku bezprostřednosti, se Cathay Pacific argumenty o údajné neexistenci bezprostřednosti účinků protiprávního jednání v EHP snaží ve skutečnosti dosáhnout nového posouzení skutkového stavu tím, že se odvolává na údajný nepřímý účinek tohoto jednání v EHP. Ostatně na rozdíl od toho, co tvrdí Cathay Pacific, takový nepřímý účinek Tribunál vůbec v bodech 145 až 147 a 164 napadeného rozsudku nekonstatoval, jelikož z nich pouze vyplývá, že pro obviněné dopravce bylo předvídatelné, že dotčené protiprávní jednání vedlo v rozsahu, v němž se týkalo příchozích tras, ke zvýšení ceny zboží dováženého do EHP. V souladu s judikaturou připomenutou v bodě 69 tohoto rozsudku musí proto být tyto argumenty odmítnuty jako nepřípustné.

79 První část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku tedy musí být odmítnuta jako nepřípustná.

Ke čtvrté části, vycházející z protiprávního nahrazení odůvodnění

– *Argumenty účastnic řízení*

80 Společnost Cathay Pacific tvrdí, že Tribunál nahradil odůvodnění Komise vlastním odůvodněním, pokud jde o použití kritéria kvalifikovaných účinků. Odůvodnění uvedené v tomto ohledu ve sporném rozhodnutí je totiž omezeno pouze na bod 1045 odůvodnění tohoto rozhodnutí. Tribunál však analyzuje kritéria kvalifikovaných účinků v 80 bodech napadeného rozsudku.

81 Konkrétně Tribunál nahradil odůvodnění Komise vlastním odůvodněním, pokud jde o následující aspekty. Zaprvé Tribunál podrobně zkoumal každou ze tří částí kritéria kvalifikovaných účinků, zatímco Komise je pouze citovala, aniž důkladně ověřila, zda každá z nich byla jednotlivě splněna. Zadruhé sporné rozhodnutí v tomto ohledu nijak nezmiňuje především domněnku přenesení příplatků spedičními podniky na odesílatele, na kterou se Tribunál odvolává v bodech 125 až 127 a 137 až 140 napadeného rozsudku, dále pojem „příčinná souvislost“, který Tribunál zavedl v bodě 162 a následujících tohoto rozsudku, a konečně tvrzení nacházející se v bodě 131 uvedeného rozsudku. Zatřetí sporné rozhodnutí neobsahuje analýzu účinků jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku, které Tribunál uvedl a analyzoval v bodech 106 a 163 až 178 téhož rozsudku.

82 Komise tvrdí, že tato čtvrtá část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku je neopodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

83 Je třeba připomenout, že z judikatury zajisté vyplývá, že se rozsah přezkumu legality stanoveného v článku 263 SFEU vztahuje na všechny prvky rozhodnutí Komise přijatých v řízení podle článků 101 a 102 SFEU, jejichž důkladný přezkum Tribunál zajišťuje po právní i skutkové stránce ve světle žalobních důvodů vznesených žalobcem a s ohledem na všechny jím předložené skutečnosti. Nicméně v rámci tohoto přezkumu unijní soudy každopádně nikdy nesmí nahradit odůvodnění autora napadeného aktu svým odůvodněním (rozsudek ze dne 4. července 2024, Westfälische Drahtindustrie a Pampus Industriebeteiligungen v. Komise, C-70/23 P, EU:C:2024:580, bod 38 a citovaná judikatura).

84 Tribunál tedy nemůže vlastním odůvodněním vyplnit mezeru v odůvodnění napadeného aktu, v důsledku čehož by se jeho přezkum nepojil k žádnému posouzení obsaženému v tomto aktu (rozsudek ze dne 18. července 2013, UEFA v. Komise, C-201/11 P, EU:C:2013:519, bod 65 a citovaná judikatura).

85 Pokud se však Tribunál omezí na odpověď na argumentaci, která byla před ním uplatněna, a na vysvětlení odůvodnění napadeného aktu, nelze mít za to, že nahrazuje odůvodnění autora tohoto aktu svým vlastním odůvodněním (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 12. června 2014, Deltafina v. Komise, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, bod 56, a ze dne 23. listopadu 2023, Ryanair v. Komise, C-209/21 P, EU:C:2023:905, bod 49).

86 V projednávané věci, jak vyplývá z bodů 108 a 124 napadeného rozsudku, první věta bodu 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí obsahovala, byť stručně, skutečnosti, které Tribunálu umožnily ověřit, že Komise prokázala svou extrateritoriální pravomoc s ohledem na kritérium kvalifikovaných účinků. Právě tyto skutečnosti, vykládané ve světle dalších relevantních bodů

odůvodnění tohoto rozhodnutí uvedených v bodech 129, 136 až 139, 143, 146, 154 až 156, 159 a 160 tohoto rozsudku, totiž umožnily Tribunálu ověřit, že Komise existenci takových účinků skutečně prokázala. Z bodů 114 až 180 uvedeného rozsudku kromě toho vyplývá, že se Tribunál v těchto bodech omezil na odpověď na argumentaci, která mu byla předložena společností Cathay Pacific, a na vysvětlení odůvodnění sporného rozhodnutí, přičemž konkrétně vyvodil některé indicie z informací, jež byly uvedeny v tomto rozhodnutí. S ohledem na judikaturu připomenutou v předchozím bodě tohoto rozsudku tudíž není nahrazení odůvodnění prokázáno.

87 Argumentace uvedená v bodech 80 a 81 tohoto rozsudku musí proto být zamítnuta jako neopodstatněná.

Ke druhé části, týkající se nezbytnosti posouzení kritéria kvalifikovaných účinků, pokud jde o jednání v zahraničí

– *Argumenty účastnic řízení*

88 Cathay Pacific tvrdí, že úvahy Tribunálu uvedené v bodech 181 až 190 napadeného rozsudku, a zejména v bodě 188 tohoto rozsudku, jsou nesprávné. V tomto ohledu vyplývá z rozsudku ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise (C-413/14 P, EU:C:2017:632), že pojem „jediné a trvající protiprávní jednání“ nelze použít k umělému rozšíření pravomoci stanovené v článku 101 SFEU. Jednání v zahraničí nelze zvláště považovat za protiprávní podle tohoto článku, aniž bylo konkrétně prokázáno, že toto jednání ovlivňuje EHP a vnitřní trh. Pokud účelem nebo důsledkem dohody nebo jednání ve vzájemné shodě není omezení hospodářské soutěže v EHP a na vnitřním trhu, nemůže být tato dohoda nebo jednání součástí údajného jediného a trvalého protiprávního jednání.

89 Cathay Pacific dodává, že údajné jediné a trvající protiprávní jednání uvedené ve sporném rozhodnutí se liší od protiprávního jednání, které Soudní dvůr posuzoval ve věci, v níž byl vydán uvedený rozsudek. V projednávaném případě se totiž prodej služeb nákladní dopravy uskutečnil na místní úrovni, tedy na letištích, z nichž pocházejí zásilky, takže relevantní trhy jsou místní povahy. Jednání týkající se trhů příchozích tras nemá nijak dopad na trhy odchozích tras z EHP, jelikož hospodářská soutěž je na každém trhu odlišná.

90 Komise tvrdí, že tato druhá část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku je neopodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

91 Je třeba poznamenat, že se společnost Cathay Pacific v rámci svého šestého žalobního důvodu omezila na zpochybnění pravomoci Komise k použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na sporné jednání v rozsahu, v němž se týkalo příchozích služeb nákladní dopravy. V tomto ohledu Tribunál v bodě 180 napadeného rozsudku dospěl k závěru, že Komise byla oprávněna konstatovat, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno, pokud jde o koordinaci příchozích služeb nákladní dopravy samostatně, takže pravomoc Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na sporné jednání byla v rozsahu, v němž byla zpochybněna, prokázána. Z toho vyplývá, že pro Tribunál bylo nadbytečné v bodech 181 až 190 napadeného rozsudku zkoumat, zda byla Komise za účelem prokázání své pravomoci použít

článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na sporné jednání rovněž oprávněna v bodě 1046 odůvodnění sporného rozhodnutí konstatovat, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno s ohledem na účinky jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku.

92 Jak vyplývá z celé výše uvedené analýzy týkající se první, třetí a čtvrté části prvního důvodu kasačního opravného prostředku, Tribunál se nedopustil nesprávných právních posouzení tím, že v bodě 180 napadeného rozsudku dospěl k tomuto závěru.

93 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že se tato část týká doplňujícího odůvodnění napadeného rozsudku. Podle ustálené judikatury totiž výtky směřující proti doplňujícímu odůvodnění rozhodnutí Tribunálu nemohou vést ke zrušení tohoto rozhodnutí, a jsou tedy irelevantní (rozsudky ze dne 15. října 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij a další v. Komise, 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, jakož i ze dne 4. října 2024, thyssenkrupp v. Komise, C-581/22 P, EU:C:2024:821, bod 263 a citovaná judikatura).

94 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy musí být první důvod kasačního opravného prostředku v plném rozsahu zamítnut.

Ke druhému důvodu kasačního opravného prostředku, týkajícímu se důvodu obhajoby vycházejícího ze státního omezení

95 V rámci druhého důvodu kasačního opravného prostředku společnost Cathay Pacific tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení při uplatnění kritéria umožňujícího posoudit existenci státního omezení, které odůvodňuje nepoužití článku 101 SFEU, jakož i při výkladu použitelného zahraničního práva a požadavků uložených místními regulačními orgány, konkrétně požadavků zvláštní správní oblasti Hongkong Čínské lidové republiky (dále jen „Hong Kong“), Japonska, Indické republiky a Singapurské republiky. Měl dospět k závěru, že relevantní kritéria byla splněna. Cathay Pacific dodává, že jelikož obsah zahraničního práva je skutkovou okolností, která musí být stanovena na základě důkazů, které má k dispozici soud příslušný k přezkumu, Tribunál nepřijatelně zkreslil důkazy týkající se práv a správní praxe těchto třetích zemí. Společnost Cathay Pacific rozděluje konkrétní pochybení, k nimž v tomto ohledu došlo, do šesti částí, které je třeba zkoumat postupně.

K první části, vycházející z nesprávného výkladu obsahu dohod o leteckých službách v Hongkongu

– *Argumenty účastnic řízení*

96 Společnost Cathay Pacific tvrdí, že Tribunál nesprávně vyložil ustanovení dohod o leteckých službách (dále jen „DLS“) uzavřených Hongkongem. V tomto ohledu Tribunál v bodech 424 a 425 napadeného rozsudku správně uznal, podobně jako Komise, že ustanovení DLS schvalovaly a povolovaly konzultace mezi dopravci. Tribunál měl však nesprávně za to, že tyto konzultace nebyly nutné. Znění DLS přitom upřesňuje, že před podáním individuální žádosti určené letecké společnosti bylo třeba se nejprve pokusit vyřešit věc konzultací, takže tuto fázi nebylo možno obejít.

97 Komise tvrdí, že tato část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku je neopodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

98 Je třeba uvést, že ze zjištění Tribunálu uvedených v bodech 424 a 425 napadeného rozsudku vyplývá, že i když Cathay Pacific tvrdila, že DLS uzavřené Hongkongem stanovily nebo povolovaly koordinaci cen a že jednání dopravců bylo oficiálně schváleno nebo povoleno, tyto argumenty nezpochybnily zjištění uvedená ve sporném rozhodnutí, podle nichž se DLS omezovaly na povolování konzultací o cenách, aniž v tomto smyslu ukládaly povinnost.

99 V projednávaném případě je třeba konstatovat, že první částí druhého důvodu kasačního opravného prostředku se Cathay Pacific snaží dosáhnout nového posouzení obsahu těchto dohod, takže tato část musí být podle judikatury připomenuté v bodě 69 tohoto rozsudku odmítnuta jako nepřípustná, jelikož pod záminkou, že Tribunálu vytýká, že zkreslil uvedené dohody, usiluje o nové posouzení skutkového stavu, aniž uvádí, v čem je výklad těchto dohod Tribunálem zjevně nesprávný, jak to vyžaduje judikatura uvedená v bodě 70 tohoto rozsudku.

100 První část druhého důvodu kasačního opravného prostředku musí být tudíž odmítnuta jako nepřípustná.

Ke druhé části, vycházející ze skutečnosti, že Tribunál nesprávně nezohlednil důkazy, které mu byly předloženy, nebo že je zkreslil

– *Argumenty účastnic řízení*

101 Cathay Pacific tvrdí, že se Tribunál dopustil pochybení, když nezohlednil důkazy, které mu předložil odborník na hongkongské právo nebo že tyto důkazy zkreslil. Uvádí, že obsah práva a správní praxe v Hongkongu byl Tribunálu předložen ve zprávě tohoto odborníka a že tento obsah potvrdilo hongkongské oddělení civilního letectví (dále jen „DAC“). Závěr Tribunálu, že společnost Cathay Pacific nebo jakýkoli jiný poskytovatel služeb letecké nákladní dopravy z Hongkongu měl k dispozici realistickou alternativu k hromadné žádosti o schválení palivového příplatku, představuje zkreslení důkazů, které mu byly předloženy, jelikož taková alternativa neexistuje. Dodává, že se Tribunál dopustil tohoto pochybení, i když v bodě 436 napadeného rozsudku uznal, že Komise v bodě 988 písm. a) odůvodnění sporného rozhodnutí nesprávně vyložila dopis DAC, který na rozdíl od výkladu Komise provedeného v tomto bodě odůvodnění jasně neuváděl, že bylo možné podat individuální žádost o palivový příplatek s pevnou sazbou.

102 Komise tvrdí, že druhá část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku je neopodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

103 Je třeba uvést, že Tribunál sice v bodě 436 napadeného rozsudku uvedl, že na rozdíl od toho, co tvrdila Komise v bodě 988 písm. a) odůvodnění sporného rozhodnutí, možnost podat individuální žádosti týkající se bezpečnostního příplatku nevyplývala jasně z dopisu DAC uvedeného v tomto bodě odůvodnění. V bodě 439 napadeného rozsudku však Tribunál rovněž konstatoval, že tento dopis představuje pouze jeden z prvků zkoumaných v bodě 988 odůvodnění sporného rozhodnutí a že pouhá skutečnost, že uvedený dopis neprokazuje, že DAC připouští posuzování individuálních žádostí týkajících se palivového příplatku, nestačí k vyvrácení všech důvodů, které Komise uvedla v bodech 987 až 989 odůvodnění tohoto rozhodnutí.

104 Za těchto podmínek je třeba mít za to, že pod záminkou tvrzení o zkreslení žádá Cathay Pacific v podstatě touto částí Soudní dvůr, aby provedl nové posouzení skutkového stavu, který již Tribunál v těchto bodech zkoumal, aniž z tohoto tvrzení vyplývá, v čem je toto posouzení zjevně nesprávné, což v souladu s judikaturou připomenutou v bodech 69 a 70 tohoto rozsudku nespadá do pravomoci Soudního dvora v rámci kasačního opravného prostředku.

105 Tato druhá část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku musí být tedy odmítnuta jako nepřípustná.

Ke třetí části, vycházející z porušení zásad mezinárodního práva veřejného

– *Argumenty účastnic řízení*

106 Společnost Cathay Pacific tvrdí, že Tribunál, který v bodě 432 napadeného rozsudku konstatoval, že režim hromadného schválení použitelný v Hongkongu byl povinný pro schválení palivového příplatku založeného na indexu, nebyl oprávněn v bodě 451 tohoto rozsudku na základě použitelného kritéria unijního práva konstatovat, že taková povinnost neexistovala, jelikož navrhovatelka „neprokázala, že právní rámec Hongkongu […] znemožnil podání individuální žádosti k [DAC] o [palivový příplatek] v pevně stanovené výši“. Porušil tím „zásady mezinárodního práva veřejného“.

107 Tribunál se dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že z prohlášení DAC týkajícího se individuálních žádostí vyplývá, že existuje jiný realistický způsob, jak dosáhnout schválení palivového příplatku, a když z této okolnosti vyvodil, že Cathay Pacific nemůže uplatnit důvod obhajoby vycházející ze státního omezení. Kromě toho nesprávně a nepřiměřeně použil vlastní kritérium, jelikož v tomtéž bodě 451 uvedeného rozsudku dospěl k závěru, že Cathay Pacific neprokázala, že jí právní rámec Hongkongu ukládal povinnost projednat její sazby s jinými dopravci a znemožňoval podat individuální žádost k DAC o palivový příplatek v pevně stanovené výši. Tribunál tedy rovněž nesprávně dospěl k závěru, že Cathay Pacific neprokázala, že Komise ve sporném rozhodnutí měla nesprávně za to, že hongkongská právní úprava nebrání použití čl. 101 odst. 1 SFEU. V tomto ohledu Cathay Pacific zvažovala tuto možnost podat individuální žádost k DAC poprvé v září 2006, tedy po prvních šetřeních Komise. Kromě toho byla tato možnost v každém případě pouze teoretická a podmíněná.

108 Společnost Cathay Pacific dále tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když neuznal, že unijnímu normotvůrci na jedné straně a orgánům veřejné moci třetích zemí na straně druhé přísluší „stanovit a zavést systém sledující odlišné cíle pomocí různých metod“, což měl zohlednit při svém výkladu kritéria „právní povinnosti“ uložené dotyčnému podniku. V této souvislosti Tribunál nesprávně omezil použití zásady státního omezení na situace, kdy tento podnik může prokázat, že nebylo možné najít žádnou jinou možnost, jak dodržet dotčené zahraniční právo. Tribunál tak nesprávně vyložil použitelné právní kritérium, zejména s ohledem na zásady mezinárodní zdvořilosti a nevměšování.

109 Komise má za to, že tato třetí část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku je neopodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

110 Zaprvé je třeba konstatovat, že Cathay Pacific v podstatě kritizuje bod 451 napadeného rozsudku, ve kterém Tribunál poté, co analyzoval argumenty a posoudil skutkové okolnosti, které mu byly předloženy, dospěl k závěru, že Cathay Pacific „neprokázala, že jí právní rámec Hongkongu ukládal povinnost projednat její sazby s jinými dopravci a znemožnil podat individuální žádost k DAC o palivový příplatek v pevně stanovené výši, [a že] tedy neprokázala, že Komise měla ve [sporném] rozhodnutí nesprávně za to, že hongkongská právní úprava nebrání použití čl. 101 odst. 1 SFEU“. Touto výtkou Cathay Pacific ve skutečnosti vyzývá Soudní dvůr, aby provedl nové posouzení skutkového stavu posouzeného Tribunálem, což v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 69 tohoto rozsudku nespadá do pravomocí Soudního dvora v řízení o kasačním opravném prostředku, neboť zkreslení tohoto skutkového stavu nebylo uplatněno.

111 V rozsahu, v němž Cathay Pacific touto výtkou vytýká Tribunálu, že jí uložil důkazní břemeno, které nemohla unést, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je na Komisi, aby předložila důkazy, které mohou právně dostačujícím způsobem prokázat skutečnosti zakládající protiprávní jednání, které je v rozporu s právem hospodářské soutěže. Naproti tomu podniku, který uplatňuje důvod obhajoby proti konstatování takového protiprávního jednání, přísluší, aby prokázal, že tento důvod obhajoby musí být přijat. Ale ať důkazní břemeno nese podle těchto zásad Komise nebo dotyčný podnik, mohou být skutkové okolnosti, kterých se jedna strana dovolává, takové povahy, že druhé straně vznikne povinnost poskytnout vysvětlení nebo odůvodnění, přičemž pokud tak posledně uvedená strana neučiní, lze dospět k závěru, že byla splněna pravidla v oblasti důkazního břemene (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. prosince 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, bod 120 a citovaná judikatura).

112 Tribunál však v bodech 423 až 450 napadeného rozsudku konstatoval, že skutečnosti předložené společností Cathay Pacific nejsou v rozporu se závěry Komise. V bodech 424 až 425 tohoto rozsudku totiž uvedl, že DLS sice povolovaly konzultace o cenách, ale neukládaly povinnou koordinaci. Dále v bodech 426 až 431 uvedeného rozsudku poznamenal, že správní praxe DAC prokazuje, že i když DAC upřednostňovalo hromadné žádosti, mohlo nicméně přijmout i individuální žádosti, zejména pokud jde o palivový příplatek v pevně stanovené výši. Konečně v bodech 432 až 450 téhož rozsudku Tribunál konstatoval, že předložené dokumenty, včetně právních stanovisek a dopisů DAC, nepostačovaly k prokázání existence zákonné povinnosti nebo neúnosného tlaku, který by vyžadoval koordinaci cen.

113 V této souvislosti mohl Tribunál mít za to, aniž přenesl důkazní břemeno, že jelikož Cathay Pacific nepředložila přesvědčivé důkazy, Komise nejen prokázala účast tohoto podniku na koordinaci cen, ale, jak vyplývá zejména z bodu 425 napadeného rozsudku, rovněž konstatovala v bodech 984, 985 a 991 odůvodnění sporného rozhodnutí, že relevantní DLS neukládaly konzultace o cenách mezi dopravci. Společnost Cathay Pacific tedy měla předložit důkazy o tom, že její jednání v Hongkongu bylo odůvodněno takovou povinností vyplývající z místní právní úpravy. Vzhledem k tomu, že takové důkazy nepředložila, mohl Tribunál právem zamítnout argumentaci, že nebylo údajně možné předložit k DAC individuální žádosti, a následně v bodě 451 napadeného rozsudku dospět k závěru, že hongkongská právní úprava nebrání použití čl. 101 odst. 1 SFEU.

114 Zadruhé je třeba uvést, že Cathay Pacific v podstatě kritizuje závěry Tribunálu uvedené v bodech 458 až 472 napadeného rozsudku, a konkrétněji skutečnost, že Tribunál podle ní provedl nespravedlivě úzký výklad důvodu obhajoby vycházejícího ze státního omezení, když

omezil jeho použití na situace, v nichž dotyčný podnik může prokázat, že nebylo možné najít žádnou jinou možnost, jak dodržet dotčené zahraniční právo, avšak Cathay Pacific neidentifikuje přesně nesprávné právní posouzení.

115 Je však třeba poznamenat, že v bodech 461 až 472 napadeného rozsudku Tribunál v podstatě zamítl argumenty společnosti Cathay Pacific na základě skutkových posouzení. V bodě 462 tohoto rozsudku tak Tribunál konstatoval, že předpoklad argumentace společnosti Cathay Pacific je nesprávný, jelikož z dopisu DAC nevyplývalo, že všechny žádosti týkající se palivového příplatku musí být podány hromadně, a že v každém případě neprokázala, že DAC vyžadovalo koordinaci cen mezi dopravci. V bodech 466 až 471 téhož rozsudku dále zdůraznil, že nic nenasvědčuje tomu, že Komise uznala nebo potvrdila právním předpisem stanovenou povinnost koordinace cen v Hongkongu. Za těchto podmínek to znamená, že Cathay Pacific svou kritikou ve skutečnosti žádá Soudní dvůr, aby znovu posoudil skutkový stav, což je v souladu s judikaturou citovanou v bodě 69 tohoto rozsudku nepřípustné.

116 Kromě toho Tribunál v bodech 463 až 466 napadeného rozsudku uvedl, že Cathay Pacific nevysvětlila, v čem by zásady mezinárodního práva, kterých se dovolává, mohly vést ke zrušení celého sporného rozhodnutí nebo jeho části, a že žádná zásada mezinárodního práva neukládala Komisi povinnost kontaktovat takové orgány třetí země, jako jsou orgány Hongkongu. Tribunál konečně uvedl, že v takovém případě příslušelo Komisi, aby prokázala svá tvrzení. Podle Tribunálu však Komise uznala existenci právního rámce Hongkongu a zkoumala jej. Je třeba konstatovat, že žádný z argumentů předložených společností Cathay Pacific nemůže tyto úvahy zpochybnit.

117 Z výše uvedeného vyplývá, že tato třetí část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku musí být zčásti odmítnuta jako nepřípustná a zčásti zamítnuta jako neopodstatněná.

K čtvrté části, týkající se protiprávního nahrazení odůvodnění a nedostatečného odůvodnění

– *Argumenty účastnic řízení*

118 Cathay Pacific tvrdí, že Tribunál nahradil odůvodnění Komise vlastním odůvodněním, aby odmítl její argumenty týkající se důvodu obhajoby, který vychází ze státního omezení v Japonsku. Dále je toto odůvodnění podle společnosti Cathay Pacific iracionální a nedostatečné. Posouzení Tribunálu uvedené v bodech 474 až 487 napadeného rozsudku je tak stiženo několika nesprávnými právními posouzeními. V tomto ohledu Tribunál v bodě 482 napadeného rozsudku uznal, že DLS uzavřené Japonskem formálně vyžadují koordinaci cen mezi dopravci. Upřesnil však, že rozsah této povinnosti je omezen na určené dopravce na konkrétních trasách, přičemž význam tohoto argumentu je, pokud jde o Cathay Pacific, zcela nejasný. Kromě toho Tribunál v bodě 483 tohoto rozsudku uvedl, že ujednání, které striktně omezuje diskuze o cenách na určené dopravce na konkrétních trasách, nemůže v žádném případě odůvodnit obecné diskuze mezi více dopravci. Cathay Pacific však vysvětluje, že nenaznačila, že právní požadavky v Japonsku poskytují jakousi „ochranu“ pro obecné diskuze mezi dopravci ohledně stanovování cen na jiných trasách. Její argument spíše spočíval v tom, že Komise nemohla k prokázání jediného a trvajícího protiprávního jednání vycházet z diskuzí mezi dopravci, které vyžadovaly právní předpisy těchto třetích zemí. To však Komise učinila, aniž ji Tribunál kritizoval.

119 Komise tvrdí, že tato čtvrtá část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku je neopodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

120 Úvodem je třeba poznamenat, že Cathay Pacific konkrétně neuvádí část odůvodnění napadeného rozsudku, v níž Tribunál nahradil odůvodnění sporného rozhodnutí.

121 Je třeba rovněž poznamenat, jak vyplývá z bodu 477 napadeného rozsudku, že body 995 až 1012 odůvodnění sporného rozhodnutí se týkají DLS uzavřených Japonskem a japonského regulatorního režimu a že podle těchto bodů odůvodnění měla Komise za to, že regulatorní režim Japonska neukládal dopravcům povinnost projednávat sazby. Na základě uvedených skutečností mohl Tribunál dospět k závěru, že Cathay Pacific neprokázala, že posouzení Komise byla stižena protiprávností.

122 Tribunál totiž v bodech 482 a 483 napadeného rozsudku konstatoval, že z uplatněného sazebního ujednání, které je rovněž uvedeno v žalobě společnosti Cathay Pacific podané k Tribunálu, vyplývalo, že rozsah této povinnosti byl omezen na určené dopravce na konkrétních trasách, jak uvedla Komise v bodě 1007 odůvodnění sporného rozhodnutí, a že toto ujednání nemohlo v žádném případě odůvodnit obecné diskuze mezi několika dopravci, kteří se účastnili jediného a trvajícího protiprávního jednání.

123 V bodě 485 napadeného rozsudku Tribunál dále dospěl k závěru, že okolnost, na kterou poukázala Cathay Pacific, že nejaponští dopravci měli přizpůsobit své žádosti o schválení žádostem japonských dopravců, neprokazuje existenci zákonné povinnosti ani neúnosný státní tlak, který by vyžadoval obecnou koordinaci cen. Mimoto v bodě 486 tohoto rozsudku Tribunál uvedl, že Cathay Pacific nepředložila žádný důkaz na podporu svých tvrzení ohledně postupu schvalování sazeb, což posledně uvedená před Soudním dvorem nezpochybňuje.

124 Kromě toho v rozsahu, v němž argumenty společnosti Cathay Pacific musí být chápány tak, že vytýkají Tribunálu, že při posuzování jejich důvodu obhajoby vycházejícího ze státního omezení použil nesprávné právní kritérium, je třeba připomenout, že články 101 a 102 SFEU se vztahují pouze na protisoutěžní jednání, která podniky přijaly z vlastní iniciativy. Pokud je protisoutěžní jednání uloženo podnikům vnitrostátními právními předpisy nebo pokud tyto právní předpisy vytvářejí právní rámec, který sám o sobě vylučuje jakoukoli možnost soutěžního jednání z jejich strany, tyto články se nepoužijí. V takové situaci totiž není omezení hospodářské soutěže způsobeno samostatnými jednáními podniků, jak vyplývá z těchto ustanovení. Uvedené články se naopak mohou použít, ukáže-li se, že vnitrostátní právní předpisy zachovávají možnost hospodářské soutěže, kterou mohou podniky samostatným jednáním vyloučit, omezit nebo narušit. (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 11. listopadu 1997, Komise a Francie v. Ladbroke Racing, C-359/95 P a C-379/95 P, EU:C:1997:531, body 33 a 34, jakož i ze dne 14. října 2010, Deutsche Telekom v. Komise, C-280/08 P, EU:C:2010:603, body 80 a 81).

125 Kromě toho možnost vyloučit určité protisoutěžní jednání z působnosti článků 101 a 102 SFEU z toho důvodu, že toto jednání bylo dotčeným podnikům uloženo stávajícími vnitrostátními právními předpisy nebo že tyto vnitrostátní právní předpisy vyloučily jakoukoli možnost soutěžního jednání ze strany těchto podniků, byla Soudním dvorem tedy připuštěna pouze v omezené míře (rozsudek ze dne 14. října 2010, Deutsche Telekom v. Komise, C-280/08 P, EU:C:2010:603, bod 81 a citovaná judikatura).

126 Soudní dvůr tedy rozhodl, že pokud se vnitrostátní zákon omezuje pouze na to, že podněcuje nebo usnadňuje samostatná protisoutěžní jednání podniků, tyto podniky nadále podléhají článkům 101 a 102 SFEU (rozsudek ze dne 14. října 2010, Deutsche Telekom v. Komise, C-280/08 P, EU:C:2010:603, bod 82 a citovaná judikatura).

127 Čtvrtá část druhého důvodu kasačního opravného prostředku proto musí být zamítnuta jako neopodstatněná.

K páté části, vycházející ze zkreslení argumentů společnosti Cathay Pacific týkajících se státního omezení uloženého v Indii a Singapuru, jakož i z nesprávného výkladu důkazů

– *Argumenty účastnic řízení*

128 Společnost Cathay Pacific tvrdí, že Tribunál v bodě 498 napadeného rozsudku odmítl její argumenty týkající se státního omezení v Indii a Singapuru v podstatě z důvodu, že nepodložila svá tvrzení týkající se Hongkongu a Japonska, na která v této argumentaci odkázala. Konkrétně odkazuje na bod 494 napadeného rozsudku, v němž Tribunál odmítl její argumentaci spočívající v rozšíření úvahy týkající se posledně uvedených zemí na další území, která jsou předmětem zvláštní právní úpravy. Z toho vyplývá, že kdyby Soudní dvůr uznal její argumentaci týkající se regulatorních režimů platných v Hongkongu a Japonsku, musel by rovněž konstatovat, že se Tribunál dopustil pochybení, pokud jde o režimy platné v Indii a Singapuru, jelikož příslušné DLS výslovně stanovily, že dotčené sazby musí být dohodnuty mezi dopravci, přičemž společnost Cathay Pacific odkazuje na bod 490 napadeného rozsudku.

129 Komise tvrdí, že tato pátá část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku je neopodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

130 Stačí konstatovat, že v této části Cathay Pacific neuplatňuje nesprávné právní posouzení ani zkreslení skutkového stavu, kterého se měl Tribunál dopustit v bodech 490 až 498 napadeného rozsudku. Svou argumentací totiž pouze buď obecně kritizuje skutečnost, že Tribunál potvrdil posouzení Komise ve sporném rozhodnutí, nebo opakuje svůj argument, že diskuze týkající se Indie a Singapuru nemohly být součástí jediného a trvajícího protiprávního jednání. Neuvádí tak žádné konkrétní nesprávné právní posouzení, kterého se měl Tribunál dopustit při svém posouzení provedeném v bodech 494 až 497 napadeného rozsudku. Tato část je tedy v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 69 tohoto rozsudku nepřípustná.

131 I kdyby Cathay Pacific svou argumentací Tribunálu v podstatě vytýkala, že v bodě 494 napadeného rozsudku odmítl její výtky týkající se regulatorních režimů Indie a Singapuru, když vycházel výlučně ze svého posouzení regulatorního režimu Japonska a Hongkongu, je třeba konstatovat, že tato argumentace je založena na nesprávném výkladu napadeného rozsudku. Jak totiž vyplývá z bodů 495 a 496 tohoto rozsudku, Tribunál přezkoumal výtky týkající se konkrétně regulatorních režimů Indie a Singapuru.

K šesté části, vycházející z porušení zásady rovného zacházení

– *Argumenty účastnic řízení*

132 Společnost Cathay Pacific tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl v bodě 502 napadeného rozsudku za to, že cílem jejího argumentu je prokázat, že zacházení, jehož se dostalo jinému dopravci a které vyplývá z existence státního omezení v Dubaji (Spojené arabské emiráty), bylo protiprávní a že se snaží dovolávat tohoto protiprávního zacházení ve svůj prospěch. Uvádí, že to však nebyl její argument, který spočíval v tvrzení, že jelikož Komise připustila, že jiný dopravce může uplatnit důvod obhajoby založený na státním omezení, zejména na základě dopisu příslušného orgánu v Dubaji, měla Komise pro zachování soudržnosti uznat, že tyto úvahy se vztahovaly i na společnost Cathay Pacific v Hongkongu, a to tím spíše, že DAC ve svých dopisech rovněž jasně uvedlo, že stanoví režim hromadného schválení.

133 Komise tvrdí, že tato šestá část důvodu kasačního opravného prostředku je neopodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

134 Je třeba poznamenat, že touto částí Cathay Pacific v podstatě tvrdí, že Tribunál nesprávně vyložil argumentaci, kterou mu předložila, a že v této souvislosti kritizuje pouze bod 502 napadeného rozsudku, v němž Tribunál uvedl, že i kdyby se Komise dopustila protiprávnosti tím, že nerozhodla o odpovědnosti jiných dopravců, taková protiprávnost, která nebyla předmětem žaloby podané k Tribunálu, v žádném případě nemůže vést Tribunál závěru, že došlo k diskriminaci, a tedy k protiprávnosti ve vztahu k navrhovatelce, jelikož zásada rovného zacházení musí být v souladu s dodržováním legality, podle níž nikdo nemůže ve svůj prospěch uplatňovat protiprávnost, k níž došlo ve prospěch jiné osoby.

135 V bodě 505 napadeného rozsudku však Tribunál uvedl, že argumentace společnosti Cathay Pacific spočívala na nesprávném předpokladu, že „prohlášení a praxe“ příslušného správního orgánu v Dubaji jsou podobné prohlášením a praxi DAC v Hongkongu, takže na dotčených územích se dopravci nacházeli v podobné situaci, tj. byli povinni projednat příplatky před tím, než požádali o jejich schválení. Z tohoto posouzení tedy vyplývá, že Tribunál nevyložil argumentaci, která mu byla předložena, nesprávně.

136 Navíc v bodě 508 napadeného rozsudku Tribunál s odkazem na body 416 až 451 tohoto rozsudku připomněl, že Cathay Pacific neprokázala, že se na dopravce vztahuje požadavek koordinace cen v Hongkongu. Z analýzy prvních tří částí tohoto důvodu kasačního opravného prostředku přitom vyplývá, že Cathay Pacific tyto závěry nezpochybnila.

137 Z toho vyplývá, že tato část důvodu kasačního opravného prostředku musí být zamítnuta jako neopodstatněná.

138 Z výše uvedeného vyplývá, že druhý důvod kasačního opravného prostředku musí být zčásti odmítnut jako nepřípustný a zčásti zamítnut jako neopodstatněný.

Ke třetímu důvodu kasačního opravného prostředku, týkajícímu se toho, že Tribunál poté, co částečně zrušil sporné rozhodnutí na základě promlčení, nerozhodl o všech argumentech, které mu byly předloženy

Argumenty účastnic řízení

139 Společnost Cathay Pacific tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když poté, co vyhověl druhému žalobnímu důvodu, který mu byl předložen, dospěl k závěru, že již není třeba zkoumat první a čtvrtý žalobní důvod.

140 Na rozdíl od toho, jak rozhodl Tribunál, zrušení čl. 1 odst. 1 písm. g) a odst. 4 písm. g) sporného rozhodnutí vyplývající z vyhovění druhému žalobnímu důvodu představuje pouze částečné zrušení tohoto rozhodnutí, takže tímto zrušením se nestal první žalobní důvod vznesený v prvním stupni bezpředmětným. Naopak tento první žalobní důvod byl rozhodující pro žalobu společnosti Cathay Pacific v plném rozsahu, jelikož se týkal úplného zrušení napadeného rozhodnutí v rozsahu, v němž Komise dospěla k závěru, že se společnost Cathay Pacific účastnila jediného a trvajícího protiprávního jednání. Stejně tak čtvrtý žalobní důvod, který vycházel ze skutečnosti, že Komise dostatečně neodůvodnila svůj závěr, podle něhož se Cathay Pacific účastnila tohoto protiprávního jednání, zpochybnil legalitu tohoto rozhodnutí v plném rozsahu, což Tribunál rovněž nesprávně vyložil.

141 Komise tvrdí, že tento třetí důvod kasačního opravného prostředku je neopodstatněný.

Závěry Soudního dvora

142 Úvodem je třeba připomenout, že Tribunál vyhověl druhému žalobnímu důvodu a zrušil tedy čl. 1 odst. 1 písm. g) a odst. 4 písm. g) sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž tento článek stanovil, že Cathay Pacific porušila článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy uvnitř EHP, jakož i článek 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem, pokud jde o trasy Unie-Švýcarsko.

143 Tribunál tak měl v bodě 243 napadeného rozsudku za to, že žaloba podaná společností Cathay Pacific proti původnímu rozhodnutí nemůže vést k pozastavení běhu promlčecí lhůty stanovené v čl. 25 odst. 6 nařízení č. 1/2003, pokud jde o protiprávní jednání související s trasami uvnitř EHP a trasami Unie-Švýcarsko, jelikož podle něj toto rozhodnutí nezahrnovalo tato protiprávní jednání. V bodě 245 napadeného rozsudku dospěl Tribunál k závěru, že Komise tím, že ve sporném rozhodnutí uložila společnosti Cathay Pacific sankci za jediné a trvající protiprávní jednání, pokud jde o trasy uvnitř EHP a trasy Unie-Švýcarsko, porušila pravidla v oblasti promlčení stanovená v článku 25 tohoto nařízení.

144 Tribunál poté, co vyhověl tomuto druhému žalobnímu důvodu, dospěl v bodech 249 a 254 napadeného rozsudku k závěru, že se přezkoumání prvního a čtvrtého žalobního důvodu, které mu byly předloženy, „[stalo] zbytečným“.

145 Z napadeného rozsudku, jakož i ze žaloby podané k Tribunálu, však vyplývá, že se Cathay Pacific svým prvním a čtvrtým žalobním důvodem před Tribunálem omezila na uplatnění nesprávného právního posouzení a nesprávného skutkového zjištění, jakož i nedostatečného odůvodnění sporného rozhodnutí, pokud jde pouze o „trasy uvnitř EHP a trasy Unie-Švýcarsko“.

146 Její první žalobní důvod uplatněný před Tribunálem totiž vycházel „ze skutečnosti, že se Komise dopustila právního omylu nebo skutkového omylu, když zahrnula [Cathay Pacific] do čl. 1 odst. 1 a 4 výroku [sporného] rozhodnutí a konstatovala, že se Cathay Pacific účastnila jediného a trvajícího protiprávního jednání, nebo že tato zjištění Komise neprokázala právně dostačujícím způsobem.“ V tomto ohledu ze žaloby vyplývá, že tento první žalobní důvod se týkal pouze tras uvnitř EHP a tras Unie-Švýcarsko. První žalobní důvod společnosti Cathay Pacific se tak jasně vztahoval nejen svým názvem, ale i obsahem, pouze na ustanovení sporného rozhodnutí, která Tribunál zrušil z důvodu promlčení.

147 V bodě 44 žaloby podané k Tribunálu společnost Cathay Pacific sice skutečně uvedla, že první žalobní důvod, který mu byl předložen, byl „rozhodující“ rovněž pro její „žalobu jako celek, zejména s ohledem na konstatování Komise, že by bylo nepřirozené rozdělit jediné a trvající protiprávní jednání na konstatování samostatných protiprávních jednání“, a že „pokud je tato společnost nesprávně uvedena ve dvou částech protiprávního jednání, nelze mít za to, že se účastnila jediného a trvajícího protiprávního jednání, a [sporné] rozhodnutí musí být zrušeno v rozsahu, v němž se jí týká“.

148 Je však třeba konstatovat, že Cathay Pacific kromě toho v rámci třetího žalobního důvodu vzneseného před Tribunálem konkrétně zpochybnila svou účast na jediném a trvajícím protiprávním jednání, jak bylo identifikováno ve sporném rozhodnutí, pokud jde o jeho tři věcně odlišné složky, a to palivový příplatek, bezpečnostní příplatek a odmítnutí hradit provize. Tento třetí žalobní důvod byl zkoumán v bodech 255 až 377 napadeného rozsudku. Nelze se tedy domnívat, že Tribunál tím, že konstatoval, že se stalo zbytečným se vyjádřit k prvnímu a čtvrtému žalobnímu důvodu, které mu byly předloženy, jelikož druhý žalobní důvod je opodstatněný, opomněl rozhodnout o argumentaci společnosti Cathay Pacific týkající se její účasti na jediném a trvajícím protiprávním jednání.

149 Čtvrtý žalobní důvod předložený Tribunálu vycházel „ze skutečnosti, že Komise nedostatečně odůvodnila svůj závěr, že se Cathay Pacific účastnila jediného a trvajícího protiprávního jednání“. Je tedy pravda, že název tohoto žalobního důvodu sám o sobě neuváděl, že se týká pouze „tras uvnitř EHP a tras Unie-Švýcarsko“. Z argumentů předložených na podporu tohoto žalobního důvodu, zejména v bodech 88 až 90 žaloby před Tribunálem, však vyplývá, že Cathay Pacific tímto žalobním důvodem odkazovala rovněž pouze na tyto trasy. Stejně tak z bodu 91 této žaloby vyplývá, že Cathay Pacific kritizovala své zařazení na seznam účastníků uvedený v čl. 1 odst. 1 a 4 výroku sporného rozhodnutí.

150 Vzhledem k tomu, že Tribunál tím, že vyhověl druhému žalobnímu důvodu, zrušil čl. 1 odst. 1 a 4 výroku sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž se tato ustanovení týkala společnosti Cathay Pacific, a vzhledem k tomu, že se uvedená ustanovení týkala právě tras uvnitř EHP a tras Unie-Švýcarsko, se nedopustil nesprávného právního posouzení, když konstatoval, že již není třeba zkoumat tyto dva další žalobní důvody.

151 Z výše uvedeného vyplývá, že třetí důvod kasačního opravného prostředku musí být zamítnut jako neopodstatněný.

K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného právního posouzení při posouzení důkazů, které přímo nesouvisejí s protiprávním jednáním přičítaným společnosti

Cathay Pacific, a z nedostatečného odůvodnění, pokud jde o důkazy o účasti této společnosti na jediném a trvajícím protiprávním jednání

Argumenty účastnic řízení

152 Společnost Cathay Pacific s odkazem na body 312 až 345 napadeného rozsudku tvrdí, že se Tribunál tím, že zrušil čl. 1 odst. 1 písm. g) a odst. 4 písm. g) sporného rozhodnutí, a v důsledku toho podstatně omezil rozsah a dobu trvání účasti společnosti Cathay Pacific na jediném a trvajícím protiprávním jednání, dopustil pochybení, jelikož neposkytl přesvědčivé vysvětlení svého přístupu při posouzení důkazů, které nespadají do doby trvání protiprávního jednání nebo nespadají do územní pravomoci Komise, a zejména způsobu, jakým by tyto důkazy mohly „podpořit výklad“ některých dalších důkazů.

153 V první řadě úvahy Tribunálu jsou nejasné, pokud jde o jeho přístup k důkazům týkajícím se událostí, k nimž došlo před začátkem protiprávního jednání přičítaného společnosti Cathay Pacific, nebo pokud jde o jejich relevanci pro konstatování, že se tato společnost účastnila jediného a trvajícího protiprávního jednání. Vzhledem k tomu, že Tribunál zrušil čl. 1 odst. 1 písm. g) a odst. 4 písm. g) sporného rozhodnutí, byl povinen znovu posoudit relevanci důkazů týkajících se období před obdobím protiprávního jednání přičítaného společnosti Cathay Pacific tak, jak vyplývalo z tohoto zrušení. Není však jasné, zda Tribunál takové posouzení provedl. Důkazy týkající se období před protiprávním jednáním, jak bylo nyní konstatováno, se totiž podle všeho posuzují jako přímé důkazy protiprávního jednání, a zejména jako důkazy o účasti na jediném a trvajícím protiprávním jednání.

154 V druhé řadě Cathay Pacific zpochybňuje skutečnosti, které měly podpořit zjištění protiprávního jednání v jejím případě, pokud jde o období a zeměpisné oblasti, ve vztahu k nimž měla Komise pravomoc konstatovat protiprávní jednání.

155 Zaprvé tvrdí, že je obtížné zjistit, zda Tribunál v bodě 333 napadeného rozsudku používá výraz „podpořit“ v tom smyslu, že důkazy týkající se kontaktů ve Švýcarsku mají podpořit výklad některých dalších důkazů, nebo spíše v tom smyslu, že tyto důkazy přímo potvrzují, že události skutečně nastaly.

156 Zadruhé není možné pochopit, z jakých důvodů důkazy uvedené v bodech odůvodnění týkajících se kontaktů, k nimž došlo ve Švýcarsku, podporují důkazy uvedené v jiných bodech odůvodnění.

157 Zatřetí analýza Tribunálu je obecně nedostatečná, pokud jde o úlohu důkazů, které se nevztahují na dobu trvání protiprávního jednání nebo které nespadají do územní pravomoci Komise. Tribunál měl totiž upřesnit důkazy, které představovaly jednak přímé důkazy protiprávního jednání, a jednak důkazy, které je podporovaly. Takové upřesnění však neposkytl a navíc důkazy, které sloužily jako podpůrné důkazy, považoval za přímé důkazy protiprávního jednání.

158 Začtvrté Cathay Pacific poznamenává, že v bodě 333 napadeného rozsudku odkaz Tribunálu na 90 kontaktů, které Komise shrnula v bodech 757 až 759 odůvodnění sporného rozhodnutí za účelem prokázání její účasti na celosvětové kartelové dohodě, zahrnuje dvanáct bodů odůvodnění týkajících se Švýcarska, což naznačuje, že se všechny tyto body odůvodnění vzájemně potvrzují. Tribunál však neuvedl žádné odůvodnění na podporu tohoto typu potvrzení, což brání pochopit, z jakých důvodů jednání, k němuž došlo v tomto místním kontextu, potvrzuje jednání, k němuž došlo v jiném kontextu.

159 Ve třetí řadě Cathay Pacific tvrdí, že důkazy týkající se jednání, které spadalo do pravomoci Komise, které jsou uvedeny v 52 bodech odůvodnění sporného rozhodnutí, nepostačují k přijetí závěru, že se účastnila jediného a trvajícího protiprávního jednání ani že věděla či měla vědět o celkovém plánu charakterizujícím jediné a trvající protiprávní jednání jako celek.

160 Komise tvrdí, že pátý důvod kasačního opravného prostředku je neopodstatněný.

Závěry Soudního dvora

161 Je třeba konstatovat, že tímto důvodem kasačního opravného prostředku, který se týká bodů 312 až 345 napadeného rozsudku, Cathay Pacific v podstatě tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení tím, že při posouzení její účasti na jediném a trvajícím protiprávním jednání zohlednil důkazy týkající se buď jednání před obdobím protiprávního jednání, nebo jednání, které z geografického hlediska nespadá do pravomoci Komise. V tomto ohledu Tribunálu vytýká, že neupřesnil, zda tyto důkazy musí být považovány za důkazy „potvrzující“ její účast na protiprávním jednání, nebo za přímé důkazy tohoto protiprávního jednání.

162 Z judikatury připomenuté v bodech 68 a 69 tohoto rozsudku však vyplývá, že v rozsahu, v němž tímto důvodem kasačního opravného prostředku Cathay Pacific kritizuje body napadeného rozsudku, v nichž Tribunál posoudil skutkové okolnosti a důkazy, je tento důvod nepřípustný, jelikož Cathay Pacific netvrdí, že Tribunál tyto skutkové okolnosti nebo důkazy zkreslil.

163 Pokud Cathay Pacific uvedeným důvodem kasačního opravného prostředku tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení poté, co zrušil čl. 1 odst. 1 písm. g) a odst. 4 písm. g) sporného rozhodnutí, a v důsledku toho poté, co omezil rozsah a dobu trvání účasti společnosti Cathay Pacific na jediném a trvajícím protiprávním jednání, přičemž však odkázal na body odůvodnění sporného rozhodnutí, které podporovaly tato ustanovení, a tedy na důkazy, které se týkaly jednání, k nimž došlo mimo období protiprávního jednání nebo která nespadala do zeměpisného rozsahu části protiprávního jednání, za kterou byla společnost Cathay Pacific nyní shledána odpovědnou, je třeba připomenout, že k prokázání porušení čl. 101 odst. 1 SFEU je nezbytné, aby Komise předložila závažné, přesné a shodující se důkazy.

164 Každá ze skutkových okolností předložených Komisí však nemusí nutně odpovídat těmto kritériím ve vztahu ke každému prvku protiprávního jednání. Postačí, aby tomuto požadavku odpovídal soubor indicií uváděných tímto orgánem posuzovaný jako celek (rozsudek ze dne 1. července 2010, Knauf Gips v. Komise, C-407/08 P, EU:C:2010:389, bod 47 a citovaná judikatura).

165 Tribunál tak není povinen zrušit rozhodnutí Komise pouze z toho důvodu, že ve svém rozhodnutí uvedla skutkové okolnosti, které nepředstavují přímé důkazy účasti dotyčného podniku na vytýkaném protiprávním jednání. Stačí totiž, aby Tribunál ověřil, jak učinil v projednávané věci, zda všechny zkoumané skutečnosti mohly podpořit závěr, že se dotčený podnik účastnil jediného a trvajícího protiprávního jednání. V tomto ohledu důkazy týkající se kontaktů před obdobím protiprávního jednání, nebo jednání, které nespadá do pravomoci Komise, mohou podpořit výklad jiných důkazů vztahujících se k tomuto období, aby bylo možné tyto posledně uvedené důkazy zasadit do kontextu nebo prokázat opakování určitých typů jednání nebo praktik.

166 V projednávané věci, jak uvedl generální advokát v bodech 138 a 139 svého stanoviska, pokud jde o kontakty, k nimž došlo před obdobím protiprávního jednání, Tribunál v bodech 315 až 322 napadeného rozsudku konstatoval, že některé z nich se týkaly tras spadajících do pravomoci

Komise. V bodech 323 až 327 uvedeného rozsudku rozhodl, že i kdyby se všechny ostatní zpochybněné kontakty týkaly tras, které v dotčených obdobích nespadaly do pravomoci Komise, mohla je Komise přesto zohlednit, aby si vytvořila celkový obraz o situaci, a tím podpořit výklad, který bylo třeba provést v souvislosti s důkazy, které měla k dispozici.

167 V bodech 325 až 327 napadeného rozsudku totiž Tribunál v podstatě konstatoval, že i když se tyto kontakty týkají takových tras, jsou součástí celosvětového kartelu založeného na síti dvoustranných a mnohostranných kontaktů, jejíž existenci a způsoby fungování potvrzují. V bodě 328 tohoto rozsudku Tribunál zdůraznil, že Cathay Pacific „netvrdí, že tyto kontakty nepodporují výklad jiných důkazů“ a netvrdí, že „nespadají do pravomoci Komise“. V bodě 328 navíc upřesnil, že čtyřicet kontaktů, které Cathay Pacific zpochybnila, patřilo mezi přibližně 90 relevantních kontaktů, které Komise ve sporném rozhodnutí zkoumala.

168 Pokud jde o kontakty nespadající do územní pravomoci Komise, Tribunál nejprve rozhodl v bodě 332 napadeného rozsudku, že jelikož se tyto kontakty týkaly bez rozdílu tras ze Švýcarska, nelze Komisi vytýkat, že měla za to, že se rovněž týkaly tras Unie-Švýcarsko a dále v bodech 333 a 334 uvedeného rozsudku, že tyto kontakty rovněž měly potvrdit téměř 90 kontaktů, které Komise zohlednila za účelem prokázání účasti společnosti Cathay Pacific na jediném a trvajícím protiprávním jednání.

169 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že se Tribunál nedopustil nesprávného právního posouzení, když za účelem posouzení účasti společnosti Cathay Pacific na protiprávním jednání zohlednil skutečnosti týkající se jednání, k němuž došlo mimo dobu trvání protiprávního jednání nebo které nespadalo do územní pravomoci Komise, jelikož tyto skutečnosti mohly platně podpořit jiné důkazy.

170 Pátý důvod kasačního opravného prostředku musí být tudíž zčásti odmítnut jako nepřípustný a zčásti zamítnut jako neopodstatněný.

Ke čtvrtému důvodu kasačního opravného prostředku, týkajícímu se neposkytnutí dostatečného odůvodnění na podporu prokázání účasti společnosti Cathay Pacific na jediném a trvajícím protiprávním jednání

Argumenty účastnic řízení

171 Společnost Cathay Pacific tvrdí, že se Tribunál dopustil pochybení, když přijal a v několika ohledech nepřiměřeně posílil vlastním zjištěním odůvodnění a důkazy, jaké předložila Komise ve sporném rozhodnutí, aby podpořil její závěr, že se Cathay Pacific účastnila jediného a trvajícího protiprávního jednání identifikovaného v tomto rozhodnutí.

172 V tomto ohledu Cathay Pacific Tribunálu zaprvé vytýká, že uznal, že sporné rozhodnutí může být založeno na stejných skutečnostech prokazujících jediné a trvající protiprávní jednání, jako jsou skutečnosti použité v odůvodnění původního rozhodnutí, ačkoli v posledně uvedeném rozhodnutí Komise nedospěla k závěru, že se Cathay Pacific účastnila jakéhokoliv protiprávního jednání, pokud jde o trasy uvnitř EHP a trasy Unie-Švýcarsko. Vzhledem k tomu, že sporné rozhodnutí neobsahovalo žádný nový důkaz, bylo tedy nepřípustné potvrdit sporné rozhodnutí na základě „analýzy důkazů“, které neobsahovalo.

173 Zadruhé Cathay Pacific odkazuje na bod 326 napadeného rozsudku, v němž Tribunál shrnul jeden z jejích argumentů, ale dopustil se pochybení, neboť přisoudil společnosti Cathay Pacific tvrzení, která učinila Komise, jak vyplývá z jejich kontextu. Toto pochybení svědčí o zásadním nesprávném pochopení ze strany Tribunálu, které ovlivnilo celou jeho analýzu.

174 Zatřetí Cathay Pacific s odkazem na body 310 a 374 napadeného rozsudku tvrdí, že Tribunál neprokázal, že věděla nebo měla vědět o celkovém rozsahu, jakož i o základních charakteristikách kartelové dohody, a že bylo nutné provést důkladnou analýzu, jelikož Tribunál připustil, že ústředí společnosti Cathay Pacific nemělo přímý kontakt s ústředím jiných dopravců. Kontakty na místní úrovni však nemohou prokázat znalost celkového plánu. V důsledku toho Tribunál jednoduše neposoudil důkazy a neposkytl odpovídající odpověď na její argumenty v této věci.

175 Začtvrté Cathay Pacific zpochybňuje zjištění Tribunálu v bodě 306 napadeného rozsudku, podle něhož Komise neoznačila „hlavní skupinu dopravců“, jíž byla součástí, a že tak nemusela učinit.

176 Zapáté společnost Cathay Pacific kritizuje důkazy uvedené v bodech 308 až 310 napadeného rozsudku a vytýká Tribunálu, že nevysvětlil, z jakých důvodů kontakty popsané v těchto bodech mohou prokázat její účast na celkovém plánu nebo na společném cíli, což by mohlo prokázat její účast na jediném a trvajícím protiprávním jednání. Tribunál neuvedl žádnou informaci, kterou si vyměnila ústředí dotčených podniků v návaznosti na jeden z uvedených kontaktů. Skutečnost, že interní komunikace s ústředím její letecké společnosti obsahuje odkazy na místní kontakty, nemůže prokázat kartelovou dohodu ani komunikaci mezi ústředími jednotlivých dopravců, pokud není prokázáno, že tyto místní kontakty měly právě tento cíl.

177 Zašesté společnost Cathay Pacific s odkazem na body 369, 372, 374 a 375 napadeného rozsudku tvrdí, že závěry Tribunálu uvedené v tomto bodě 375, podle nichž věděla o zásadách kartelové dohody, a dále že dotčená koordinace a dohled se měly vztahovat na všechny trasy na celosvětové úrovni, nejsou podloženy žádným důkazem a nejsou dostatečně odůvodněny. Tribunál měl totiž vyžadovat, aby Komise prokázala, že Cathay Pacific věděla nebo měla dostatečně vědět buď o kontaktech, které stanovily obecný rozsah a charakteristiky dotčené kartelové dohody, nebo o výsledcích těchto kontaktů. Cathay Pacific rovněž Tribunálu vytýká, že v bodě 369 napadeného rozsudku odkázal na „předpokládanou vědomost“, ačkoli ani Tribunál ani Komise neposkytly přesvědčivé odůvodnění takové domněnky. Vzhledem k tomu, že takový důkaz nebyl předložen, má Cathay Pacific za to, že závěr o její účasti na jediném a trvajícím protiprávním jednání nemohl být potvrzen.

178 Zasedmé s odkazem na bod 326 napadeného rozsudku kritizuje Cathay Pacific v podstatě úvahy Tribunálu, podle nichž Komise mohla s ohledem na účel příplatků, které měly být uplatněny na všechny trasy na celosvětové úrovni, zahrnout do protiprávního jednání trasy uvnitř EHP a trasy Unie-Švýcarsko, přičemž tvrdí, že takový přístup nemůže prokázat její skutečnou nebo předpokládanou vědomost o jediném a trvajícím protiprávním jednání. Na podporu svého stanoviska Cathay Pacific analyzuje několik bodů odůvodnění sporného rozhodnutí, z nichž Tribunál vycházel zejména v bodech 339, 314 až 322 a 332 napadeného rozsudku, a kritizuje jak tyto body odůvodnění, tak zjištění učiněná v těchto bodech napadeného rozsudku.

179 Co se týče bodu 332 napadeného rozsudku, Cathay Pacific tvrdí, že Tribunál nahradil odůvodnění. V tomto bodě 332 totiž Tribunál zkoumal důkazy, které se týkaly především společnosti Air Cargo Council Switzerland (Švýcarská rada pro leteckou dopravu, dále jen „ACCS“). Uvedl, že dopravci Unie patří mezi členy ACCS a aktivně se účastnili dotčených kontaktů, a to jak v souvislosti s palivovým příplatkem, tak s odmítnutím hradit provize. Tribunál dospěl k závěru, že

„[v]zhledem k tomu, že se tyto kontakty týkaly bez rozdílu tras ze Švýcarska, nelze Komisi vytýkat, že měla za to, že se týkaly rovněž tras Unie-Švýcarsko, byť v menší míře“. Jedná se však o nepodložené tvrzení. Ve sporném rozhodnutí neexistuje žádný důkaz týkající se těchto tras a Tribunál není oprávněn doplnit nedostatečné odůvodnění rozhodnutí vlastním posouzením. V každém případě se argumentace Tribunálu pohybuje v kruhu v tom smyslu, že kdyby si dopravci Unie přáli dohodnout palivový příplatek na trasách mezi Unií a Švýcarskem, neměli by žádný důvod „zatěžovat ostatní dopravce“.

180 Komise tvrdí, že čtvrtý důvod kasačního opravného prostředku není opodstatněný.

Závěry Soudního dvora

181 Pokud jde o první výtku, kterou Cathay Pacific kritizuje Tribunál za to, že se dopustil nesprávného právního posouzení, když uznal, že Komise mohla vycházet ze stejných důkazů, které byly použity v původním rozhodnutí za účelem přijetí závěru, že se Cathay Pacific účastnila jediného a trvajícího protiprávního jednání, pokud jde o trasy uvnitř EHP a trasy Unie-Švýcarsko, zatímco ve výroku uvedeného původního rozhodnutí bylo konstatováno, že se neúčastnila jediného protiprávního jednání na těchto trasách, stačí připomenout, že původní rozhodnutí bylo zrušeno zejména z důvodu, že se v tomto rozhodnutí vyskytovaly rozpory mezi jeho odůvodněním a výrokem. Ačkoli odůvodnění uvedeného rozhodnutí popisovalo pouze jediné a trvající protiprávní jednání týkající se všech tras, na něž se vztahovala kartelová dohoda, které se účastnili všichni obvinění dopravci, výrok téhož rozhodnutí identifikoval buď čtyři samostatná jediná a trvající protiprávní jednání nebo pouze jedno jediné a trvající protiprávní jednání, za které byla odpovědnost přičítána pouze dopravcům, kteří se na trasách uvedených v článcích 1 až 4 původního rozhodnutí přímo účastnili protiprávních jednání uvedených v každém z těchto článků nebo věděli o koluzi na těchto trasách, jejíž riziko přijali.

182 Za těchto podmínek vzhledem k tomu, že Komise měla v rámci plnění povinností vyplývajících z rozsudku, kterým bylo zrušeno původní rozhodnutí, tento rozpor napravit, se navrhovatelka nemůže odvolávat na výrok původního rozhodnutí, aby Komisi vytýkala, že znovu posoudila tytéž důkazy, které byly použity v původním rozhodnutí a následně na jejich základě dospěla k opačnému závěru, než který se nachází ve výroku původního rozhodnutí.

183 Kdyby se mělo mít za to, že navrhovatelka svou výtkou rovněž napadá skutečnost, že ve sporném rozhodnutí není jakýkoli důkaz o tom, že věděla o protiprávním jednání na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko, stačí poukázat na to, že Cathay Pacific touto výtkou neuvádí žádné nesprávné právní posouzení, kterého se měl Tribunál dopustit, ale pouze kritizuje obecně sporné rozhodnutí. V tomto ohledu přitom stačí připomenout, že argumenty kasačního opravného prostředku, které napadají rozhodnutí, jehož zrušení bylo navrhováno v řízení před Tribunálem, a nikoliv rozsudek Tribunálu vydaný na základě tohoto návrhu, nejsou přípustné (viz rozsudek ze dne 29. června 2023, TUIfly v. Komise, C-763/21 P, EU:C:2023:528, bod 53 a citovaná judikatura).

184 Pokud jde o výtku směřující proti bodu 326 napadeného rozsudku, je třeba uvést, že znění tohoto rozsudku v jednacím jazyce skutečně obsahuje zjevnou chybu, jelikož zmiňuje „žalobkyni“, zatímco s ohledem na kontext, v němž se tento bod nachází, měl Tribunál v tomto bodě skutečně na mysli „Komisi“.

185 Nelze se však domnívat, že tato chyba způsobila protiprávnost celé analýzy Tribunálu. Z kontextu, jehož je tento bod 326 součástí, totiž jasně vyplývá, že se jedná o pouhou chybu v psaní a že v uvedeném bodě 326 Tribunál nevyložil argumentaci společnosti Cathay Pacific nesprávně.

V bodech 325 a 326 napadeného rozsudku totiž Tribunál uvedl stanovisko Komise, jak vyplývalo ze sporného rozhodnutí, a právě v bodě 327 tohoto rozsudku odkázal na stanovisko Cathay Pacific a odpověděl na její argumenty. Z bodu 291 napadeného rozsudku, který Cathay Pacific nezpochybnila a který shrnuje její argumentaci, vyplývá, že Tribunál tuto argumentaci nevyložil nesprávně. V důsledku toho musí být tato výtka zamítnuta jako neopodstatněná.

186 Pokud jde o výtku týkající se bodů 310 a 374 napadeného rozsudku, je třeba uvést, že v bodě 310 napadeného rozsudku Tribunál v podstatě uvedl, že i když se některá korespondence mezi společností Cathay Pacific a jinými dopravci uskutečnila prostřednictvím místních zaměstnanců, došlo k výměně informací mezi ústředími dotyčných podniků, takže i když tyto kontakty byly nepřímé, musí být považovány za součást organizace na několika úrovních sporné kartelové dohody.

187 V rozsahu, v němž Cathay Pacific naznačuje, že kontakty na místní úrovni nemohou prokázat, že věděla o celkovém plánu, je třeba uvést, že v souladu s judikaturou citovanou v bodě 164 tohoto rozsudku stačí, aby soubor nepřímých důkazů dovolávaný Komisí, posuzovaný jako celek, splňoval důkazní požadavek umožňující prokázat existenci jediného a trvajícího protiprávního jednání, jakož i účast podniku na tomto protiprávním jednání, a to bez ohledu na úroveň takových kontaktů, jejichž existence je potvrzena důkazy. Tato argumentace společnosti Cathay Pacific tedy musí být odmítnuta jako neopodstatněná.

188 Pokud jde o bod 374 napadeného rozsudku, v němž Tribunál konstatoval, že Komise popsala obecný rozsah a základní charakteristiky kartelové dohody, jakož i jednání ve vzájemné shodě týkající se palivového příplatku, přičemž upřesnil, že tytéž zásady se použijí *mutatis mutandis* na ostatní složky jediného a trvajícího protiprávního jednání, stačí uvést, že se Tribunál neomezil na toto obecné konstatování.

189 V bodě 375 napadeného rozsudku totiž Tribunál odkázal na řadu kontaktů popsaných ve sporném rozhodnutí a dospěl k závěru, že prokazují, že Cathay Pacific nemohla nevědět o existenci sítě kontaktů, v jejímž rámci docházelo k výměně informací a koordinaci týkajícím se jak palivového příplatku a bezpečnostního příplatku, tak odmítnutí hradit provize. Tribunál v tomto bodě rovněž uvedl, že s ohledem na tyto kontakty nemohla Cathay Pacific nevědět ani o společném očekávání tržní disciplíny v oblasti příplatků ani o existenci víceúrovňového systému. Kromě toho Tribunál s odkazem na body 354 až 356 tohoto rozsudku a s ohledem na zeměpisný rozsah oznámení a diskuzí týkajících se palivového příplatku na velké množství zemí, v nichž se Cathay Pacific účastnila koluzivních kontaktů, jakož i na řadu iniciativ této společnosti, které měly současně podnítit zaměstnance jejích dceřiných společností, aby se koordinovali se svými konkurenty na místní úrovni, v bodě 375 napadeného rozsudku konstatoval, že Cathay Pacific mohla rovněž rozumně znát a přijmout riziko, že dotčená koordinace a dohled měly zahrnovat všechny trasy na celosvětové úrovni.

190 Je tak třeba konstatovat, že jelikož tyto body napadeného rozsudku obsahují pouze posouzení skutkového stavu a důkazů, výtka, která je zpochybňuje, je nepřípustná, jelikož Cathay Pacific neuplatňuje zkreslení těchto skutečností.

191 Pokud jde o výtku směřující proti bodu 306 napadeného rozsudku, Cathay Pacific tvrdí, že závěr Tribunálu uvedený v tomto bodě je skutkově a právně nesprávný, jelikož Komise identifikovala hlavní skupinu obviněných dopravců v pododdíle 4.3.3 sporného rozhodnutí a identifikace

takové hlavní skupiny má zvláštní význam, pokud jde o vědomost o společném cíli sledovaném kartelovou dohodou, což je podmínkou pro to, aby podnik mohl být považován účastníka kartelové dohody.

192 V tomto ohledu je třeba uvést, že v tomto bodě 306 napadeného rozsudku, jakož i v jeho bodě 280, na který uvedený bod 306 odkazuje, Tribunál upřesnil, že okolnost, že intenzita účasti na tomto protiprávním jednání se mohla mezi obviněnými dopravci lišit, má být zohledněna pouze při posuzování závažnosti protiprávního jednání a stanovení výše pokuty.

193 V témže bodě 306 Tribunál uvedl, že tvrzení společnosti Cathay Pacific vychází z nesprávného předpokladu, jelikož Komise takovou „hlavní skupinu“ ve sporném rozhodnutí neidentifikovala ani nebyla povinna tak učinit.

194 Tribunál se tedy nedopustil nesprávného právního posouzení, když dospěl k tomuto závěru.

195 Argument, podle něhož měl Tribunál nesprávně za to, že Komise neidentifikovala hlavní skupinu dopravců, proto musí být odmítnut jako irelevantní, jelikož vychází z nesprávného předpokladu, že Komise měla identifikovat takovou hlavní skupinu.

196 V tomto bodě 281 tak Tribunál v podstatě uvedl, že Komise ve sporném rozhodnutí nanejvýš zmínila prohlášení společnosti Lufthansa, že většina kontaktů („*core group of contacts*“) zahrnovala především dvoustranné kontakty prostřednictvím mobilního telefonu mezi řediteli zodpovědnými za cenovou politiku jednotlivých dopravců, ale že se těmito prohlášeními nijak nezabývala ani nekonstatovala existenci nebo charakteristiky takové skupiny odlišné od ostatních sporných kontaktů. Cathay Pacific nezpochybňuje ani tento závěr.

197 Vzhledem k tomu, že se Cathay Pacific snaží zpochybnit toto posouzení skutkového stavu a důkazů provedené Tribunálem, musí být její argumentace podle judikatury uvedené v bodě 69 tohoto rozsudku odmítnuta jako nepřípustná.

198 Pokud jde o výtku směřující proti bodům 308 až 310 napadeného rozsudku, je třeba uvést, že v rozsahu, v němž touto výtkou Cathay Pacific kritizuje důkazy uvedené v těchto bodech napadeného rozsudku, je taková výtka rovněž nepřípustná na základě judikatury připomenuté v bodě 69 tohoto rozsudku, jelikož touto výtkou Cathay Pacific netvrdí, že v těchto bodech 308 až 310 Tribunál zkreslil sporné rozhodnutí, ale pouze zpochybňuje skutková posouzení, která jsou v něm obsažena, a snaží se tak dosáhnout nového posouzení skutkového stavu Soudním dvorem.

199 V rozsahu, v němž touto výtkou Cathay Pacific tvrdí, že Tribunál dostatečně neodůvodnil napadený rozsudek, když nevysvětlil přiměřeně relevanci kontaktů uvedených v bodech 308 až 310 napadeného rozsudku, aby prokázal účast společnosti Cathay Pacific na společném cíli nebo celkovém plánu, je třeba připomenout, že povinnost uvést odůvodnění, kterou má Tribunál na základě článku 36 ve spojení s čl. 53 prvním pododstavcem statutu Soudního dvora Evropské unie, Tribunálu ukládá, aby jasně a jednoznačně uvedl své úvahy, tak aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k přijetí rozhodnutí, a Soudní dvůr mohl vykonat soudní přezkum (rozsudky ze dne 11. dubna 2013, Mindo v. Komise, C-652/11 P, EU:C:2013:229, bod 29, a ze dne 26. září 2024, Covestro Deutschland a Německo v. Komise, C-790/21 P a C-791/21 P, EU:C:2024:792, bod 113 a citovaná judikatura).

200 Tato povinnost ovšem Tribunálu neukládá, aby podal vyčerpávající vysvětlení ke každé jednotlivé úvaze uvedené stranami sporu. Odůvodnění tedy může být implicitní za podmínky, že zúčastněným osobám umožní seznámit se s důvody, o které se Tribunál opírá, a Soudnímu dvoru disponovat poznatky dostatečnými k tomu, aby mohl provést přezkum v rámci kasačního opravného prostředku (rozsudky ze dne 7. ledna 2004, Aalborg Portland a další v. Komise, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 372, a ze dne 26. září 2024, Covestro Deutschland a Německo v. Komise, C-790/21 P a C-791/21 P, EU:C:2024:792, bod 114 a citovaná judikatura).

201 Z bodů 308 až 310 napadeného rozsudku přitom vyplývá, že Tribunál skutečně odpověděl na tvrzení společnosti Cathay Pacific uvedené v bodě 307 tohoto rozsudku, že její ústředí nebylo v kontaktu s ústředím jiných dopravců. Tribunál totiž v tomto bodě 308 uvedl, že pokud jde o bezpečnostní příplatek, Lufthansa zaslala v říjnu 2001 přímo generálním ředitelům divizí nákladní dopravy několika dopravců, včetně společnosti Cathay Pacific, vzorový dopis odůvodňující použití tohoto příplatku a že i když tento dopis nebyl vyžádaný a Lufthansa na něj neobdržela odpověď, prokazoval nicméně komunikaci mezi ústředími, přičemž Tribunál poznamenal, že pasivní účast na protiprávním jednání je dostatečná pro založení odpovědnosti podniku. V bodě 309 uvedeného rozsudku Tribunál mimoto konstatoval, že Cathay Pacific nezpochybňuje, že e-maily od společnosti Lufthansa obdržela několik oznámení o zvýšení palivového příplatku určených jednotlivým dopravcům, která rovněž představovala komunikaci mezi ústředími a nemohla být vyloučena z důvodu, že se jedná pouze o veřejná prohlášení. Konečně v bodě 310 téhož rozsudku Tribunál poznamenal, že podle několika bodů odůvodnění sporného rozhodnutí místní zaměstnanci společnosti Cathay Pacific, podporovaní v tomto smyslu svým ústředím, si vyměňovali informace s ústředími jiných dopravců nebo se prostřednictvím svých místních protějšků snažili získat informace o postoji těchto ústředí a že naopak ústředí společnosti Cathay Pacific oslovili místní zástupci jiných dopravců, kteří následně informovali o postoji společnosti Cathay Pacific vlastní ústředí. Tribunál dospěl k závěru, že i když tyto kontakty byly nepřímé, v konečném důsledku představovaly komunikaci mezi ústředími a byly součástí víceúrovňové organizace kartelové dohody.

202 Je tedy třeba konstatovat, že Tribunál dostatečně odůvodnil relevanci kontaktů uvedených v bodech 308 až 310 napadeného rozsudku, aby prokázal účast společnosti Cathay Pacific na společném cíli nebo celkovém plánu.

203 Pokud jde o výtku týkající se bodů 369, 372, 374 a 375 napadeného rozsudku, je třeba uvést, že Tribunál sice v bodě 369 tohoto rozsudku použil výraz „předpokládaný“ a odkázal na jeho význam v bodě 350 uvedeného rozsudku. Je však třeba poznamenat, že v bodech 370 a 371 téhož rozsudku Tribunál správně připomněl, že je na Komisi, aby prokázala, že dotčený podnik o tom věděl.

204 I když společnost Cathay Pacific ve svých písemnostech v rámci kasačního opravného prostředku tvrdí, že Tribunál nemohl předpokládat, že věděla o protiprávní povaze jednání ostatních účastníků, tvrdí nicméně, že se Komise mohla spokojit s prokázáním, že „měla“ dostatečně vědět buď o kontaktech odhalujících obecný rozsah a charakteristiky dotčené kartelové dohody, nebo o výsledcích těchto kontaktů. Vzhledem k tomu, že v bodě 375 napadeného rozsudku Tribunál na základě analýzy četných dvoustranných a mnohostranných kontaktů, kterých se Cathay Pacific účastnila v několika členských státech a třetích zemích, dospěl konkrétně k závěru, že tato společnost „nemohla nevědět“ o existenci sítě kontaktů, v jejímž rámci docházelo k výměně informací a koordinaci, což znamená, že dostatečně věděla o výsledcích těchto kontaktů, Soudní dvůr má za to, že není schopen pochopit přesný význam kritiky, kterou se společnost Cathay Pacific snaží formulovat, pokud jde o bod 369 tohoto rozsudku. Podle judikatury přitom

požadavky vyplývající z článku 256 SFEU, čl. 58 prvního pododstavce statutu Soudního dvora Evropské unie, jakož i z čl. 168 odst. 1 písm. d) a článku 169 jednacího řádu nesplňuje argumentace, která není dostatečně jasná a přesná k tomu, aby Soudní dvůr mohl vykonat přezkum legality, zejména proto, že hlavní prvky této argumentace nevyplývají dostatečně uceleně a srozumitelně ze znění kasačního opravného prostředku (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 13. listopadu 2025, AFG v. Komise, C-13/24 P, nezveřejněný, EU:C:2025:884, body 51 a 52). Taková kritika proto musí být považována za nepřípustnou.

205 Cathay Pacific rovněž sice zpochybňuje bod 375 napadeného rozsudku výslovně z toho důvodu, že tvrzení uvedené v první větě tohoto bodu, podle něhož věděla o zásadách kartelové dohody, není podloženo žádnými důkazy a není dostatečně odůvodněno. V následujících větách uvedeného bodu však Tribunál takové tvrzení právně dostačujícím způsobem odůvodnil, když poukázal na kontakty uvedené v určitých bodech odůvodnění. Jak bylo uvedeno v bodě 69 tohoto rozsudku, k posouzení důkazů je příslušný pouze Tribunál.

206 V této souvislosti kromě kritiky uvedené v bodě 203 tohoto rozsudku Cathay Pacific mimo jiné tvrdí, že Komise měla prokázat, že Cathay Pacific věděla nebo měla dostatečně vědět buď o kontaktech zmíněných ve sporném rozhodnutí a uvedených v bodě 374 napadeného rozsudku, které popisovaly obecný rozsah a základní charakteristiky kartelové dohody, nebo o výsledcích těchto kontaktů, které Tribunál uvedl v bodě 375 napadeného rozsudku.

207 Cathay Pacific však nepředkládá žádnou konkrétní kritiku, pokud jde o pochybení, kterého se Tribunál dopustil v bodech 374 a 375 napadeného rozsudku, které byly shrnuty v bodech 188 a 189 tohoto rozsudku. Tato výtka je tedy na základě judikatury uvedené v bodě 71 tohoto rozsudku rovněž nepřípustná.

208 Pokud jde o výtky směřující proti bodům 314 až 322, 326, 332 a 339 napadeného rozsudku, je třeba konstatovat, že těmito výtkami Cathay Pacific v podstatě pouze tvrdí, že Tribunál nesprávně posoudil skutkové okolnosti, na které v těchto bodech odkázal, nebo že se nesprávně ztotožnil se stanoviskem Komise, jak je uvedeno v bodech odůvodnění sporného rozhodnutí, které nejsou dostatečně přesvědčivé. Ve skutečnosti tak zpochybňuje posouzení skutkového stavu a důkazů, které Tribunál provedl v uvedených bodech napadeného rozsudku. Tyto výtky jsou tedy v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 69 tohoto rozsudku v tomto rozsahu nepřípustné.

209 Pokud jde o zbývající část, tj. argument společnosti Cathay Pacific týkající se bodu 332 napadeného rozsudku a údajného nahrazení odůvodnění, které měl v tomto bodě Tribunál provést, postačí uvést, že toto tvrzení není prokázáno s ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 85 tohoto rozsudku, jelikož Tribunál v uvedeném bodě 332 pouze odpověděl na argumentaci předloženou společností Cathay Pacific, když vycházel ze skutečností uvedených ve sporném rozhodnutí. Tribunál totiž v témže bodě uvedl, že mezi účastnicemi řízení je nesporné, že mezi členy ACCS patřilo několik dopravců Unie, včetně společností Société Air France, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, British Airways plc, Deutsche Lufthansa AG, Swiss International Air Lines AG a Martinair Holland NV, kteří měli provozní práva na trasách Unie-Švýcarsko. Dále uvedl, že z různých bodů odůvodnění sporného rozhodnutí vyplývá, že tito dopravci se aktivně účastnili několika dotčených kontaktů týkajících se jak palivového příplatku, tak odmítnutí hradit provize. Za těchto podmínek měl Tribunál za to, že Komisi nelze vytýkat, že se domnívala, že se tyto kontakty vztahovaly, byť v menší míře, i na trasy Unie-Švýcarsko, jelikož se bez rozdílu týkaly tras ze Švýcarska. Argumentace společnosti Cathay Pacific tak musí být odmítnuta, jelikož toto posouzení Tribunálu vychází ze skutečností ve spise, které měl k dispozici a které mohl platně použít k odpovědi na argumenty, které mu byly předloženy.

210 Z výše uvedeného vyplývá, že čtvrtý důvod kasačního opravného prostředku musí být zčásti odmítnut jako nepřípustný a zčásti zamítnut jako neopodstatněný.

K šestému důvodu kasačního opravného prostředku, vycházejícímu z nesprávného právního posouzení spočívajícího v tom, že Tribunál měl za to, že odmítnutí hradit provize porušuje článek 101 SFEU nebo je součástí jediného a trvajícího protiprávního jednání

Argumenty účastnic řízení

211 Společnost Cathay Pacific s odkazem na body 276 až 278 napadeného rozsudku zpochybňuje závěr Tribunálu, podle něhož odmítnutí hradit provize nesledovalo legitimní cíl, ale bylo součástí celkového protisoutěžního plánu.

212 V tomto ohledu tvrdí, že argumenty uvedené v bodech 277 a 278 napadeného rozsudku neumožňovaly zpochybnit skutečnost, že odmítnutí hradit provize mělo legitimní cíl. S ohledem na legitimní cíl Tribunál neprokázal, že odmítnutí hradit provize představuje omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu v souvislosti s článkem 101 SFEU. Kromě toho Komise neprokázala, zda toto odmítnutí mělo protisoutěžní účinek ve smyslu tohoto článku. V důsledku toho Komise neprokázala porušení uvedeného článku z důvodu tohoto jednání a Tribunál se dopustil nesprávného právního posouzení, když odmítl argumentaci společnosti Cathay Pacific v této souvislosti.

Závěry Soudního dvora

213 V bodech 276 až 278 napadeného rozsudku Tribunál uvedl, že pokud jde o údajný legitimní cíl sledovaný odmítnutím hradit provize, argumentace společnosti Cathay Pacific se opírá o nesprávný skutkový předpoklad. V tomto ohledu v bodě 277 uvedeného rozsudku uvedl, že ze sporného rozhodnutí sice vyplývá, že otázka úhrady provizí byla předmětem rozdílných právních výkladů mezi dopravci a spedičními podniky, avšak že obvinění dopravci se neomezili na definování společného stanoviska, které mělo být obhajováno před soudem nebo orgány. Naopak se podle Tribunálu na mnohostranné úrovni dohodli, že společně odmítnou vyjednávat se spedičními podniky o úhradě provizí a že jim poskytnou pouze slevy z příplatků, přičemž Komise předložila několik interních e-mailů, které dokládají tato jednání ve vzájemné shodě. V bodě 278 uvedeného rozsudku Tribunál dodal, že ze sporného rozhodnutí rovněž vyplývá, že si několik dopravců na dvoustranné úrovni vyměňovalo informace, aby se vzájemně ujistili, že budou nadále dodržovat toto odmítnutí hradit provize, o čemž svědčil zejména telefonický rozhovor mezi společnostmi Deutsche Lufthansa AG a Société Air France.

214 Vzhledem k tomu, že Cathay Pacific tuto argumentaci formuluje na základě předpokladu, že tyto závěry učiněné Tribunálem neumožnily zpochybnit skutečnost, že odmítnutí hradit provize sledovalo legitimní cíl a že Soudní dvůr nemá pravomoc posoudit relevanci důkazů zohledněných Tribunálem, je třeba ji odmítnout jako nepřípustnou na základě judikatury připomenuté v bodě 69 tohoto rozsudku, a to aniž je nutné zkoumat, zda vzhledem k takovému legitimnímu cíli Tribunál postupoval nesprávně, když neprokázal, že odmítnutí hradit provize představuje v kontextu článku 101 SFEU omezení z hlediska účelu.

215 Argument, podle něhož Komise neprokázala, zda toto odmítnutí mělo protisoutěžní účinek ve smyslu článku 101 SFEU, musí být odmítnut jako nepřípustný ze stejných důvodů, jako jsou důvody uvedené v bodě 178 tohoto rozsudku.

216 Z výše uvedeného vyplývá, že šestý důvod kasačního opravného prostředku musí být odmítnut jako nepřípustný.

217 Vzhledem k tomu, že žádnému z důvodů kasačního opravného prostředku vznesených společností Cathay Pacific na podporu jejího kasačního opravného prostředku nebylo vyhověno, je třeba tento kasační opravný prostředek v plném rozsahu zamítnout.

K nákladům řízení

218 Podle čl. 184 odst. 2 jednacího řádu rozhodne Soudní dvůr o nákladech řízení, není-li kasační opravný prostředek opodstatněný.

219 Podle čl. 138 odst. 1 tohoto jednacího řádu, jenž se na řízení o kasačním opravném prostředku použije na základě čl. 184 odst. 1 uvedeného jednacího řádu, se účastníku řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval.

220 Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a Cathay Pacific neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedené uložit, že ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Komisí.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý senát) rozhodl takto:

1) Kasační opravný prostředek se zamítá.

2) Společnosti Cathay Pacific Airways Ltd se ukládá náhrada nákladů řízení.

Podpisy