Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 26. februarja 2026*

„Pritožba – Konkurenca – Omejevalni sporazumi – Trg letalskega prevoza tovora – Sklep Evropske komisije, s katerim je bila ugotovljena kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu – Usklajevanje elementov cene storitev letalskega prevoza tovora (dodatna taksa za gorivo, dodatna taksa za varnost in zavrnitev plačila provizij od teh dodatnih taks) – Razlog obrambe, ki se nanaša na državno prisilo – Odločitev Splošnega sodišče Evropske Unije, da o nekaterih tožbenih razlogih ne odloči – Dokaz o sodelovanju pri enotni in trajajoči kršitvi – Dokazi v zvezi s točkami obrazložitve iz spornega sklepa, s katerimi je utemeljen del izreka tega sklepa, ki ga je Sodišče razglasilo za ničnega“

V zadevi C-382/22 P,

zaradi pritožbe na podlagi člena 56 Statuta Sodišča Evropske unije, vložene 9. junija 2022,

Cathay Pacific Airways Ltd s sedežem v Hongkongu (Kitajska), ki jo zastopajo E. Estellon, M. Rees, avocats, in J. Flynn, KC,

pritožnica,

druga stranka v postopku je

Evropska komisija, ki jo zastopajo A. Dawes in C. Urraca Caviedes, agenta, skupaj z J. Holmesom, BL,

tožena stranka na prvi stopnji,

SODIŠČE (peti senat),

v sestavi I. Jarukaitis (poročevalec), predsednik četrtega senata v funkciji predsednika petega senata, E. Regan in D. Gratsias, sodnika,

generalni pravobranilec: A. Rantos,

sodna tajnica: R. Stefanova-Kamisheva, administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 22. aprila 2024,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 5. septembra 2024

* Jezik postopka: angleščina.

izreka naslednjo

Sodbo

1 Družba Cathay Pacific Airways Ltd (v nadaljevanju: Cathay Pacific) s pritožbo predlaga razveljavitev sodbe Splošnega sodišča Evropske unije z dne 30. marca 2022, Cathay Pacific Airways/Komisija (T-343/17, EU:T:2022:184; v nadaljevanju: izpodbijana sodba), s katero je navedeno sodišče delno zavrnilo njeno tožbo za, primarno, razglasitev ničnosti Sklepa Komisije C(2017) 1742 final z dne 17. marca 2017 v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (Zadeva AT.39258 – Letalski prevoz tovora) (v nadaljevanju: sporni sklep) v delu, v katerem se nanaša nanjo, in odpravo globe, ki ji je bila s tem sklepom naložena, ter za, podredno, znižanje zneska te globe.

Pravni okvir

Sporazum ES-Švica o zračnem prometu

2 Sporazum med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu, podpisan v Luxembourgu 21. junija 1999 in odobren v imenu Evropske skupnosti s Sklepom Sveta, in glede sporazuma o znanstvenem in tehnološkem sodelovanju, Komisije z dne 4. aprila 2002 o sklenitvi sedmih sporazumov s Švicarsko konfederacijo (2002/309/ES, Euratom) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 11, zvezek 41, str. 94, in popravek v UL 2015, L 210, str. 38) (v nadaljevanju: Sporazum ES-Švica o zračnem prometu), je začel veljati 1. junija 2002. Člena 8 in 9 tega sporazuma *mutatis mutandis* ustrezata členoma 101 in 102 PDEU.

3 Člen 11 navedenega sporazuma določa:

„1. Uporabljajo se določbe členov 8 in 9 […] [Člena 8 in 9 uporabljajo] institucije Skupnosti v skladu z zakonodajo Skupnosti, kot je določeno v Prilogi tega sporazuma, pri čemer se upošteva potreba po tesnem sodelovanju med institucijami Skupnosti in švicarskimi oblastmi.

2. Švicarske oblasti v skladu s členoma 8 in 9 odločajo o dopustnosti vseh sporazumov, odločitev in usklajenih ravnanj […] v zvezi z linijami med Švico in tretjimi državami.“

4 Uredba Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov [101] in [102 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 205) se je v okviru tega sporazuma začela uporabljati – z učinkom z dne 5. decembra 2007 – s Sklepom št. 1/2007 Skupnega odbora Skupnost-Švica za zračni promet, ki je bil ustanovljen na podlagi Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu z dne 5. decembra 2007 o nadomestitvi Priloge k Sporazumu med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (UL 2008, L 34, str. 19). Na ta dan je ta uredba nadomestila Uredbo Sveta (EGS) št. 3975/87 z dne 14. decembra 1987 o postopku za uporabo pravil o konkurenci za podjetja v sektorju zračnega prevoza (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 262), ki je bila v Prilogi k Sporazumu ES-Švica o zračnem prometu od začetka njegove veljavnosti.

Pogodba DEU

5 Člen 101(1) PDEU določa:

„Kot nezdružljivi z notranjim trgom so prepovedani vsi sporazumi med podjetji, sklepi podjetniških združenj in usklajena ravnanja, ki bi lahko prizadeli trgovino med državami članicami in katerih cilj oziroma posledica je preprečevanje, omejevanje ali izkrivljanje konkurence na notranjem trgu, zlasti tisti, ki:

(a) neposredno ali posredno določajo nakupne ali prodajne cene ali druge pogoje poslovanja;

(b) omejujejo ali nadzorujejo proizvodnjo, trge, tehnični razvoj ali naložbe;

(c) določajo razdelitev trgov in virov nabave;

[…].“

Sporazum EGP

6 Člen 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru z dne 2. maja 1992 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 11, zvezek 52, str. 3; v nadaljevanju: Sporazum EGP) *mutatis mutandis* ustreza členu 101 PDEU.

7 Uredba št. 1/2003, kakor je bila spremenjena z Uredbo Sveta (ES) št. 411/2004 z dne 26. februarja 2004 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 17), je bila v Sporazum EGP na eni strani vključena s Sklepom Skupnega odbora EGP št. 130/2004 z dne 24. septembra 2004 o spremembi Priloge XIV (Konkurenca), Protokola 21 (O izvajanju pravil konkurence za podjetja) in Protokola 23 (O sodelovanju med nadzornimi organi) k Sporazumu EGP (UL 2005, L 64, str. 57), ki je začel veljati 19. maja 2005, ter na drugi strani s Sklepom Skupnega odbora EGP št. 40/2005 z dne 11. marca 2005 o spremembi Priloge XIII (Prevoz) in Protokola 21 (O izvajanju pravil konkurence za podjetja) k Sporazumu EGP (UL 2005, L 198, str. 38), ki je začel veljati istega dne.

Uredba št. 1/2003

8 Člen 25 Uredbe št. 1/2003, naslovljen „Zastaralni roki za izrek sankcij“, določa:

„1. Pristojnosti [Evropske k]omisije po členih 23 in 24 zastarajo:

(a) tri leta pri kršitvi določb, ki zadevajo zahteve po informacijah ali izvedbo pregledov;

(b) pet let pri vseh drugih kršitvah.

2. Zastaranje začne teči na dan, ko je bila kršitev storjena. Vendar pa pri trajajočih ali ponavljajočih se kršitvah zastaranje začne teči na dan, ko kršitev preneha.

3. Vse dejavnosti, ki jih zaradi preiskave ali postopka v zvezi s kršitvijo izvaja Komisija ali organ, pristojen za konkurenco v državi članici, pretrgajo zastaranje za nalaganje globe ali periodičnih denarnih kazni. Zastaranje se pretrga z dnem, ko je o dejanju uradno obveščeno vsaj eno podjetje ali podjetniško združenje, ki je sodelovalo pri kršitvi. Dejanja, ki pretrgajo zastaranje, so zlasti naslednja:

(a) pisne zahteve Komisije ali organa, pristojnega za konkurenco v državi članici, za informacije;

(b) pisna dovoljenja za izvajanje pregledov, ki jih Komisija ali organ, pristojen za konkurenco v državi članici, izda svojim uradnikom;

(c) začetek postopkov Komisije ali organa, pristojnega za konkurenco v državi članici;

(d) uradno obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah s strani Komisije ali organa, pristojnega za konkurenco v državi članici.

4. Pretrganje velja za vsa podjetja ali podjetniška združenja, ki so udeležena pri kršitvi.

5. Po vsakem pretrganju začne zastaranje znova teči. Vendar pa zastaranje preteče najpozneje na dan, ko je obdobje, enako dvakratnemu času zastaralnega roka, minilo in Komisija ni naložila globe ali periodične denarne kazni. Ta rok se podaljša za čas, za katerega je bil zastaralni rok pretrgan [v katerem zastaralni rok ni tekel] v skladu z odstavkom 6.

6. Zastaralni rok (za naložitev glob ali periodičnih denarnih kazni) se pretrga [ne teče] za toliko časa, dokler je odločba Komisije predmet postopkov, ki tečejo na Sodišču.“

Dejansko stanje in sporni sklep

9 Dejansko stanje in sporni sklep, kot sta navedena v točkah od 1 do 60 izpodbijane sodbe, je za ta postopek mogoče povzeti, kot sledi.

10 Družba Cathay Pacific je letalski prevoznik. V času dejanskega stanja je družba Cathay Pacific storitve letalskega prevoza tovora opravljala prek enega od svojih oddelkov, imenovanega Cathay Pacific Cargo.

11 Letalske družbe v sektorju prevoza tovora zagotavljajo prevoz tovora po zračni poti (v nadaljevanju: prevozniki). Ti prevozniki praviloma opravljajo storitve prevoza tovora za špediterje, ki organizirajo prevoz tega tovora v imenu pošiljateljev. V zameno ti špediterji prevoznikom plačajo ceno, ki je po eni strani sestavljena iz tarif, izračunanih na kilogram, in po drugi strani iz različnih dodatnih taks.

Upravni postopek

12 Komisija je 7. decembra 2005 prejela prošnjo za imuniteto na podlagi njenega obvestila o imuniteti pred globami in zmanjševanju glob v primerih kartelov (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 155), ki so jo vložile družba Deutsche Lufthansa AG in njeni hčerinski družbi, Lufthansa Cargo AG in Swiss International Air Lines AG. Glede na to prošnjo so med več prevozniki obstajali protikonkurenčni stiki, ki so se nanašali na sestavne dele cene storitev, ki se

opravljajo na trgu letalskega prevoza tovora, in sicer na uvedbo dodatnih taks, imenovanih dodatna taksa za „gorivo“ in dodatna taksa za „varnost“, ter na zavrnitev teh prevoznikov, da špediterjem plačajo provizijo od teh dodatnih taks (v nadaljevanju: zavrnitev plačila provizij).

13 Komisija je 14. in 15. februarja 2006 opravila nenapovedane preglede v prostorih več prevoznikov.

14 Po teh pregledih je več prevoznikov, med katerimi je bila družba Cathay Pacific, vložilo prošnjo za imuniteto na podlagi obvestila o imuniteti pred globami in zmanjševanju glob v primerih kartelov, navedenega v točki 12 te sodbe.

15 Komisija je 19. decembra 2007 27 prevoznikom, med katerimi je bila družba Cathay Pacific, poslala obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki so nato predložili pisne pripombe. Ustno zaslišanje je potekalo od 30. junija do 4. julija 2008.

Prvotni sklep

16 Komisija je 9. novembra 2010 sprejela Sklep C(2010) 7694 final v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (Zadeva COMP/39258 – Letalski prevoz tovora) (v nadaljevanju: prvotni sklep). Ta sklep je bil naslovljen na 21 prevoznikov, med katerimi je bila tudi družba Cathay Pacific.

17 V obrazložitvi navedenega sklepa je bilo navedeno, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za storitve prevoza tovora tako, da so se dogovorili o dodatni taksi za gorivo, dodatni taksi za varnost in zavrnitvi plačila provizij, ter da so s tem sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, ki je obsegala ozemlje Evropskega gospodarskega prostora (EGP) in Švice.

Sodbe z dne 16. decembra 2015

18 Splošno sodišče je s sodbo z dne 16. decembra 2015, Cathay Pacific Airways/Komisija (T-38/11, EU:T:2015:985), prvotni sklep razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na družbo Cathay Pacific. Splošno sodišče je z dvanajstimi drugimi sodbami z istega dne ta sklep prav tako v celoti ali delno razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na dvanajst drugih prevoznikov ali skupin prevoznikov.

19 Splošno sodišče je presodilo, da je navedeni sklep pomanjkljivo obrazložen.

Sporni sklep

20 Komisija je 20. maja 2016 prevoznikom iz prvotnega sklepa, ki so pri Splošnem sodišču vložili tožbo zoper ta sklep, poslala dopis, v katerem jih je obvestila, da namerava ponovno sprejeti sklep o ugotovitvi, da so sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu pri vseh povezavah, navedenih v tem prvotnem sklepu. Naslovnikom je bil določen enomesečni rok za predložitev pripomb. To možnost so izkoristili vsi.

21 Komisija je 17. marca 2017 sprejela sporni sklep, ki je naslovljen na 19 prevoznikov, med katerimi je tudi družba Cathay Pacific.

22 V spornem sklepu je navedeno, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za storitve prevoza tovora po vsem svetu z dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij (v nadaljevanju: sporni omejevalni sporazum), s čimer so storili enotno in trajajočo kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.

23 Komisija je v razdelku 4 tega sklepa, naslovljenem „Opis dejstev“, med drugim navedla, da je preiskava razkrila omejevalni sporazum na svetovni ravni, ki je temeljil na mreži dvostranskih in večstranskih stikov med konkurenti v daljšem obdobju v zvezi z ravnanjem, za katero so se odločili, ga predvideli ali načrtovali glede različnih elementov cen za storitve prevoza tovora, navedenimi v prejšnji točki. Komisija je poudarila, da je bil skupni cilj te mreže stikov usklajevanje ravnanja konkurentov pri določanju cen ali zmanjšanje negotovosti glede njihove cenovne politike. Komisija je nato opisala stike v zvezi z dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij ter presojala dokaze o dejanskem stanju, ki se nanašajo, prvič, na sporni omejevalni sporazum kot celoto, in drugič, na vsakega od naslovnikov navedenega sklepa.

24 Komisija je v razdelku 5 spornega sklepa, naslovljenem „Uporaba upoštevnih pravil o konkurenci“, za dejansko stanje v obravnavani zadevi uporabila člen 101 PDEU, pri čemer je pojasnila, da je treba sklicevanja na ta člen razumeti tudi kot sklicevanja na člen 53 Sporazuma EGP in člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, saj se te določbe uporabljajo *mutatis mutandis*, razen če ni določeno drugače.

25 V zvezi s tem je Komisija, kar zadeva njeno pristojnost, preučila meje svoje časovne in krajevne pristojnosti za ugotovitev in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci v obravnavani zadevi.

26 Po eni strani je Komisija v točkah od 822 do 832 obrazložitve spornega sklepa, ki sestavljajo podrazdelek 5.2 tega sklepa, naslovljen „Pristojnost Komisije“, v bistvu navedla, da ne bo uporabila, najprej, člena 101 PDEU za sporazume in ravnanja pred 1. majem 2004 v zvezi s povezavami med letališči v Evropski uniji in letališči zunaj EGP (v nadaljevanju: povezave Unija-tretje države), dalje, člena 53 Sporazuma EGP za sporazume in ravnanja pred 19. majem 2005 v zvezi s povezavami Unija-tretje države ter povezavami med letališči v državah, ki so pogodbenice Sporazuma EGP in niso članice Unije, in letališči v tretjih državah (v nadaljevanju: povezave EGP brez povezav Unija-tretje države), in nazadnje, člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu za sporazume in ravnanja pred 1. junijem 2002 v zvezi s povezavami med letališči v Uniji in letališči v Švici (v nadaljevanju: povezave Unija-Švica). Komisija je v točki 832 obrazložitve navedenega sklepa pojasnila, da namen tega sklepa „nikakor ni ugotoviti kakršno koli kršitev člena 8 Sporazuma [ES-Švica o zračnem prometu] v zvezi s storitvami prevoza tovora [med] Švico [in] tretjimi državami“.

27 Po drugi strani je Komisija v točkah od 1036 do 1046 obrazložitve spornega sklepa, ki sestavljajo podrazdelek 5.3.8 tega sklepa, naslovljen „Uporaba člena 101 [PDEU] in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne zračne povezave“, navedla razloge, zaradi katerih je zavrnila trditve več obtoženih prevoznikov, da naj bi prekoračila meje svoje krajevne pristojnosti glede na pravila mednarodnega javnega prava s tem, da je ugotovila in sankcionirala kršitev teh dveh določb pri

povezavah s krajem odhoda iz tretjih držav in krajem prihoda v EGP (v nadaljevanju: vstopne povezave; kadar gre za storitve prevoza tovora, ponujene na teh povezavah: vstopne storitve prevoza tovora).

28 Natančneje, Komisija je v točki 1045 obrazložitve navedenega sklepa navedla, da imajo lahko protikonkurenčna ravnanja v zvezi s storitvami prevoza tovora, ki se ponujajo na teh vstopnih povezavah, „takojšnje, znatne in predvidljive učinke v Uniji in EGP, saj lahko večji stroški zračnega prevoza v EGP in torej višje cene uvoženega blaga po svoji naravi vplivajo na potrošnike v EGP“. Komisija je dodala, da so v obravnavani zadevi ta ravnanja lahko imela take učinke tudi na storitve letalskega prevoza tovora drugih prevoznikov v EGP, in sicer med vozlišči („hubs“) v EGP, ki jih uporabljajo prevozniki iz tretjih držav, in letališči v EGP, kamor so te pošiljke namenjene in na katera prevoznik iz tretje države ne leti.

29 Poleg tega je Komisija v točki 1046 obrazložitve tega sklepa navedla, da se je sporni omejevalni sporazum „izvajal po vsem svetu“, da so bili dogovori v zvezi z vstopnimi povezavami sestavni del enotne in trajajoče kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP ter da je bila enotna uporaba dodatnih taks na svetovni ravni ključni element tega omejevalnega sporazuma.

30 Podrazdelek 5.3 spornega sklepa, ki se nanaša na uporabo člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu v obravnavani zadevi, vsebuje točke od 833 do 1052 obrazložitve tega sklepa. Prvič, Komisija je v točki 846 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje ali vplivali na določanje cen, „kar navsezadnje pomeni določanje cen v zvezi z“ dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in plačilom provizije špediterjem od dodatnih taks. V točki 861 obrazložitve navedenega sklepa je Komisija ugotovila, da „splošni sistem usklajevanja ravnanja pri določanju cen za storitve prevoza tovora“, razkrit z njeno preiskavo, potrjuje obstoj „zapletene kršitve, ki jo sestavljajo različna ravnanja, ki jih je mogoče opredeliti bodisi kot sporazum bodisi kot usklajeno ravnanje in v okviru katerih so konkurenti tveganja konkurence zavestno nadomestili s praktičnim medsebojnim sodelovanjem“.

31 Drugič, Komisija je v točki 869 obrazložitve spornega sklepa ugotovila, da „zadevno ravnanje pomeni enotno in trajajočo kršitev člena [101 PDEU]“, pri čemer je v točkah od 870 do 902 obrazložitve tega sklepa pojasnila, da so zadevni dogovori sledili enotnemu protikonkurenčnemu cilju, ki je oviranje konkurence v sektorju prevoza tovora v EGP, da so se ti dogovori nanašali na storitve prevoza tovora in določanje njihovih cen, da so se nanašali na ista podjetja, da so bili enotni in trajajoči ter da so se nanašali na tri sestavne dele, in sicer na dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij. V tem okviru je Komisija v točki 881 obrazložitve tega sklepa navedla, da je bila družba Cathay Pacific vpletena v te tri sestavne dele.

32 Tretjič, Komisija je v točki 903 obrazložitve navedenega sklepa navedla, da je bil cilj zadevnega protikonkurenčnega ravnanja omejevanje konkurence vsaj v Uniji, EGP in Švici. V točki 917 obrazložitve tega sklepa je Komisija v bistvu dodala, da zato ni treba upoštevati konkretnih učinkov tega ravnanja.

33 Četrtič, Komisija je v točkah od 972 do 1021 obrazložitve spornega sklepa preučila ureditve sedmih tretjih držav, v zvezi s katerimi je več obtoženih prevoznikov zatrjevalo, da jim nalagajo dogovarjanje o dodatnih taksah, s čimer jim je bila onemogočena uporaba upoštevnih pravil o konkurenci. Komisija je menila, da ti prevozniki niso dokazali, da so ravnali pod prisilo teh tretjih držav.

34 Petič, Komisija je v točkah od 1024 do 1035 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da bi enotna in trajajoča kršitev lahko znatno vplivala na trgovino med državami članicami, med pogodbenicami Sporazuma EGP in med pogodbenicami Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.

35 Razdelek 7 spornega sklepa, naslovljen „Trajanje kršitve“, vsebuje točke od 1146 do 1169 obrazložitve tega sklepa. Kot je razvidno iz točke 1146 obrazložitve navedenega sklepa, je Komisija ugotovila, da se je sporni omejevalni sporazum začel 7. decembra 1999 in je trajal do 14. februarja 2006. V tej točki 1146 obrazložitve je Komisija pojasnila, da so se s tem omejevalnim sporazumom kršili:

– člen 101 PDEU od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz med letališči v Uniji;

– člen 101 PDEU od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah Unija-tretje države;

– člen 53 Sporazuma EGP od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz med letališči v EGP (v nadaljevanju: povezave znotraj EGP);

– člen 53 Sporazuma EGP od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah EGP brez povezav Unija-tretje države;

– člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah Unija-Švica.

36 Komisija je v točki 1169 obrazložitve tega sklepa navedla, da je pri družbi Cathay Pacific kršitev trajala od 4. januarja 2000 do 14. februarja 2006.

37 Komisija je v razdelku 8 spornega sklepa preučila korektivne ukrepe, ki jih je treba sprejeti, in globe, ki jih je treba naložiti, pri čemer se je sklicevala na Smernice o načinu določanja glob, naloženih v skladu s členom 23(2)(a) Uredbe št. 1/2003 (UL 2006, C 210, str. 2). Na podlagi točke 37 teh smernic je Komisija med drugim uporabila 50-odstotno znižanje osnovnih zneskov glob, saj je bil del storitev v zvezi z vstopnimi povezavami ter povezavami s krajem odhoda iz EGP in s krajem prihoda v tretjih državah, razen povezav Unija-Švica, opravljen zunaj ozemlja, ki ga zajema Sporazum EGP, in je lahko del škode torej nastal zunaj navedenega ozemlja. Poleg tega je Komisija na podlagi točke 29 teh smernic obtoženim prevoznikom priznala dodatno znižanje osnovnega zneska za 15 %, ker so nekateri predpisi sporni omejevalni sporazum spodbujali.

38 Členi 1, 3 in 4 izreka spornega sklepa določajo:

„Člen 1

Naslednja podjetja so s tem, da so usklajevala svoje ravnanje pri določanju cen za storitev letalskega prevoza tovora po vsem svetu, kar zadeva dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in plačilom provizije od dodatnih taks, storila naslednjo enotno in trajajočo kršitev člena 101 [PDEU], člena 53 [Sporazuma EGP] in člena 8 [Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu] glede naslednjih povezav in v naslednjih obdobjih.

1. „Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP, kar zadeva povezave med letališči v EGP v teh obdobjih:

[…]
(g) družba [Cathay Pacific] od 4. januarja 2000 do 14. februarja 2006;

[…]

2. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU, kar zadeva povezave [Unija-tretje države] v teh obdobjih:

[…]
(g) družba [Cathay Pacific] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;

[…]

3. Ta podjetja so kršila člen 53 PDEU Sporazuma EGP, kar zadeva povezave [EGP brez povezav Unija-tretje države] v teh obdobjih:

[…]
(g) družba [Cathay Pacific] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006

[…]

4. Ta podjetja so kršila člen 8 Sporazuma [ES-Švica] o zračnem prometu, kar zadeva povezave [Unija-Švica] v teh obdobjih:

[…]
(g) družba [Cathay Pacific] od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006;

[…]

Člen 3

Za enotno in trajajočo kršitev iz člena 1 tega sklepa […] se naložijo te globe:

[…]

(g) družbi [Cathay Pacific], 57.120.000 EUR;

[…]

Člen 4

Podjetja iz člena 1 nemudoma prenehajo enotno in trajajočo kršitev iz navedenega člena, če tega še niso storila.

Vzdržijo se tudi ponovitve katerega koli dejanja ali ravnanja, ki ima enak ali podoben cilj ali učinek.“

Postopek pred Splošnim sodiščem in izpodbijana sodba

39 Družba Cathay Pacific je 31. maja 2017 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila tožbo za razglasitev ničnosti člena 1, od (1) do (4), spornega sklepa v delu, v katerem se nanaša nanjo, in za razglasitev ničnosti člena 3 tega sklepa v delu, v katerem ji je bila z njim naložena globa v višini 57.120.000 EUR, ali, podredno, za znižanje zneska te globe.

40 Družba Cathay Pacific je v utemeljitev te tožbe navedla sedem tožbenih razlogov za razglasitev ničnosti. Prvi se je nanašal na napačno uporabo prava, napačno ugotovljeno dejansko stanje, napako pri presoji in kršitev pravice do obrambe, ker se je štela za odgovorno za enotno in trajajočo kršitev v zvezi s povezavami znotraj EGP in povezavami Unija-Švica. Drugi se je nanašal na kršitev člena 25 Uredbe št. 1/2003 ter načel pravne varnosti, „pravičnosti“ in učinkovitega izvajanja sodne oblasti. Tretji se je nanašal na napake pri pripisovanju te kršitve družbi Cathay Pacific. Četrti se je nanašal na nezadostno obrazložitev ugotovitve o njenem sodelovanju pri navedeni kršitvi v zvezi s povezavami znotraj EGP in povezavami Unija-Švica. Peti tožbeni razlog se je nanašal na več napak, na kršitev načela enakega obravnavanja in na neobstoj obrazložitve v zvezi z dejavnostmi družbe Cathay Pacific v tretjih državah glede na posebnosti ureditve, ki se je uporabljala v teh državah. Šesti tožbeni razlog se je nanašal na nepristojnost Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami. Sedmi tožbeni razlog se je nanašal na napake pri izračunu globe.

41 Splošno sodišče je, potem ko je sprejelo drugi tožbeni razlog, razglasilo ničnost člena 1(1)(g) in (4)(g) spornega sklepa v delu, v katerem je bilo ugotovljeno, da je družba Cathay Pacific kršila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP v zvezi s povezavami znotraj EGP ter člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu v zvezi s povezavami Unija-Švica.

42 V zvezi s tem je Splošno sodišče v točkah 239 in 243 izpodbijane sodbe ugotovilo, da tožba, ki jo je družba Cathay Pacific vložila zoper prvotni sklep, ne more povzročiti zadržanja zastaralnega roka iz člena 25(6) Uredbe št. 1/2003 v zvezi s protipravnimi ravnanji, povezanimi s povezavami znotraj EGP in povezavami Unija-Švica, saj ta sklep po njegovem mnenju ne zajema teh protipravnih ravnanj. Tako je Splošno sodišče v točki 245 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija s tem, da je v spornem sklepu družbo Cathay Pacific sankcionirala za enotno in trajajočo kršitev v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica, kršila pravila o zastaranju iz člena 25 Uredbe št. 1/2003.

43 Ker je Splošno sodišče ta drugi tožbeni razlog sprejelo, je v točkah 249 in 254 izpodbijane sodbe ugotovilo, da preučitev prvega in četrtega tožbenega razloga ni več potrebna.

44 Splošno sodišče je v okviru izvajanja svoje neomejene pristojnosti v točki 671 izpodbijane sodbe znesek globe, naložene družbi Cathay Pacific, določilo na 47.040.000 EUR.

Predlogi strank v pritožbenem postopku

45 Družba Cathay Pacific s pritožbo Sodišču predlaga, naj:

– točko 3 izreka izpodbijane sodbe razveljavi;

– preostalim predlogom, podanim na prvi stopnji, ugodi;

– posledično druge ugotovitve kršitve iz člena 1, od (1) do (4), spornega sklepa v delu, v katerem se nanašajo nanjo, in preostanek zneska globe, ki ji je bila naložena s členom 3 spornega sklepa, razglasi za nične;

– podredno, v okviru izvajanja svoje neomejene pristojnosti odpravi ali zniža preostanek globe, ki ji je bila naložena, zaradi objektivnih napak v obrazložitvi in razlogovanju izpodbijane sodbe, kot so navedene v šestih pritožbenih razlogih;

– v vsakem primeru Komisiji naloži plačilo stroškov pritožbenega postopka in postopka pred Splošnim sodiščem.

46 Komisija Sodišču predlaga, naj:

– pritožbe zavrne in družbi Cathay Pacific naloži plačilo stroškov;

– podredno, če se pritožbi ugodi, zadevo vrne v razsojanje Splošnemu sodišču in pridrži odločitev o stroških.

Pritožba

47 Družba Cathay Pacific v utemeljitev pritožbe navaja šest pritožbenih razlogov. Prvi se nanaša na to, da je Splošno sodišče napačno priznalo pristojnost Unije za ravnanje v zvezi z vstopnimi povezavami. Drugi se nanaša na to, da je Splošno sodišče napačno opredelilo in napačno uporabilo tako imenovan razlog obrambe „državna prisila“, ter na to, da ni ustrezno upoštevalo načel mednarodne pravne kurtoazije in nevmešavanja v zadeve suverene tretje države. Tretji se nanaša na to, da Splošno sodišče ni odločilo o vseh trditvah, ki so mu bile predložene. Četrti, ki ga je treba preučiti po petem pritožbenem razlogu, se nanaša na neobstoj ustrezne obrazložitve ugotovitve Splošnega sodišča, da je družba Cathay Pacific sodelovala pri enotni in trajajoči kršitvi, in na kršitev načela enakega obravnavanja. Peti se nanaša na napačno uporabo prava pri presoji dokazov, ki niso neposredno povezani s kršitvami, očitanimi družbi Cathay Pacific, in na pomanjkljivo razlogovanje v zvezi z dokazi o njenem sodelovanju pri enotni in trajajoči kršitvi. Šesti se nanaša na napačno uporabo prava, ker je Splošno sodišče ugotovilo, da zavrnitev plačila provizij krši člen 101 PDEU in/ali pomeni enotno in trajajočo kršitev.

Prvi pritožbeni razlog: nepristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora

48 Prvi pritožbeni razlog družbe Cathay Pacific je sestavljen iz štirih delov.

49 Družba Cathay Pacific s prvim delom trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je izkrivilo tri kumulativne elemente merila, ki temelji na opredeljenih učinkih protikonkurenčnih ravnanj v Uniji (v nadaljevanju: merilo opredeljenih učinkov). Z drugim delom družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da presoja merila opredeljenih učinkov ni potrebna v zvezi z ravnanjem v tujini, če je to ravnanje del enotne in trajajoče kršitve, katere drugi elementi so imeli učinke v EGP. S tretjim delom družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da merilo opredeljenih učinkov ni upoštevno v primeru omejevanja konkurence zaradi cilja. S četrtim delom družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je nezadostno obrazložitev Komisije nadomestilo s svojo obrazložitvijo.

50 Najprej je treba preučiti tretji del.

Tretji del: napačna uporaba prava pri analizi opredeljenih učinkov

– *Trditve strank*

51 Družba Cathay Pacific trdi, da Splošno sodišče v točkah 122 in 123 izpodbijane sodbe napačno sklepa, da enotna in trajajoča kršitev, ki jo je ugotovila Komisija, pomeni omejevanje konkurence zaradi cilja v smislu člena 101 PDEU, zato ni nujno, da so opredeljeni učinki te kršitve v EGP dokazani. V zvezi s tem naj bi razlogovanje Splošnega sodišča v točki 118 izpodbijane sodbe pomenilo, da bi bilo mogoče pristojnost Komisije za sankcioniranje ravnanj, ki so se zgodila zunaj EGP, v zvezi z vstopnimi povezavami domnevati, prvič, zato, ker se pojem „posledica“ pojavlja v tem členu, in drugič, ker v primeru kršitve „zaradi cilja“ ni treba nujno dokazati nobenega učinka. Tako stališče pa naj bi bilo napačno. Najprej, merilo opredeljenih učinkov naj bi izhajalo iz zahteve, da mora biti ravnanje ozemeljsko povezano z notranjim trgom, za katerega je pristojna Komisija. Dalje, merilo opredeljenih učinkov, ki se uporablja v okviru kršitve člena 102 PDEU, naj ne bi moglo biti enako merilu, ki se uporablja za kršitev člena 101 PDEU. Nazadnje, ravnanj, ki so se zgodila zunaj EGP, v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora naj ne bi bilo mogoče opredeliti kot omejevanje zaradi cilja v skladu s pravili Unije o konkurenci, saj se nanašajo na ponujanje storitev prevoza tovora na trgu zunaj EGP.

52 Komisija trdi, da ta tretji del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

53 Navesti je treba, da je Splošno sodišče v točki 118 izpodbijane sodbe navedlo, da če gre za ravnanje, za katero je Komisija, kot v obravnavani zadevi, menila, da kaže določeno stopnjo škodljivosti za konkurenco na notranjem trgu ali v EGP, zaradi česar je za to ravnanje mogoče šteti, da je njegov „cilj“ omejevanje konkurence v smislu člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, uporaba merila opredeljenih učinkov ne omogoča, da se zahteva dokaz konkretnih učinkov, ki so potrebni, da se šteje, da je „posledica“ ravnanja omejevanje konkurence v smislu teh določb.

54 Podobno je Splošno sodišče v točki 122 navedene sodbe navedlo, da bi bila pristojnost Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, če bi se merilo opredeljenih učinkov razlagalo tako, kot se zdi, da priporoča družba Cathay Pacific, v smislu, da se zahteva dokaz o konkretnih učinkih spornega ravnanja, tudi če bi šlo za „cilj“ omejevanja konkurence, odvisna od pogoja, ki nima podlage v teh določbah.

55 Splošno sodišče je iz tega v točki 123 navedene sodbe sklepalo, da družba Cathay Pacific, prvič, Komisiji ni mogla utemeljeno očitati, da je storila napako, ker je ugotovila, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, čeprav je ta institucija v točkah 917, 1190 in 1277 obrazložitve spornega sklepa navedla, da ji ni treba presojati protikonkurenčnih posledic spornega ravnanja glede na njegov protikonkurenčni cilj, in drugič, iz teh točk obrazložitve prav tako ni mogla sklepati, da Komisija za uporabo tega merila ni opravila nobene analize učinkov navedenega ravnanja na notranjem trgu ali v EGP.

56 Vendar, kot je že navedeno v obrazložitvi na drugem mestu v tej točki 123, iz teh točk, ki jih izpodbija družba Cathay Pacific, ni mogoče sklepati, da je Splošno sodišče za ugotovitev, da je bilo merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno, ugotovilo, da zadostuje, da je sporni omejevalni sporazum mogoče opredeliti kot omejevanje konkurence zaradi cilja.

57 Iz skupne razlage točk od 114 do 133 izpodbijane sodbe je namreč razvidno, da se je Splošno sodišče osredotočilo le na zavrnitev trditev, ki mu jih je predložila družba Cathay Pacific in so povzete v točkah 103 in 104 navedene sodbe. Tako je v teh točkah Splošno sodišče navedlo razloge, zaradi katerih je družba Cathay Pacific napačno trdila, da to, da je Komisija v obrazložitvi spornega sklepa, ki se v točki 917 obrazložitve tega sklepa nanaša na opredelitev zadevnega omejevanja konkurence, v točkah 1190 in 1277 obrazložitve tega sklepa pa na izračun globe, navedla, da ni treba dokazati dejanskih protikonkurenčnih posledic, ker je bil protikonkurenčni cilj očitanih ravnanj dokazan, pomeni, da Komisija zaradi tega protikonkurenčnega cilja ni presodila, ali so ta ravnanja imela opredeljene učinke, potrebne za ugotovitev njene pristojnosti za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora.

58 Splošno sodišče pa na eni strani s tem, da je v bistvu odgovorilo, da se merilo opredeljenih učinkov, na katerem temelji ekstrateritorialna pristojnost Komisije, razlikuje od vprašanja, ali je sporni omejevalni sporazum mogoče opredeliti kot omejevanje konkurence v smislu člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, ni napačno uporabilo prava. Kot je generalni pravobranilec tudi navedel v točki 42 sklepnih predlogov, merilo opredeljenih učinkov, ki je lahko podlaga za pristojnost Komisije za ekstrateritorialno uporabo pravil o konkurenci Unije in EGP glede na mednarodno javno pravo, ne sovpada z vsebinskim merilom v zvezi z omejevanjem konkurence – zaradi cilja ali zaradi posledice – na notranjem trgu Unije ali EGP, ki velja za pristojnost Komisije, da na podlagi prava Unije ugotovi in sankcionira kršitev teh pravil o konkurenci.

59 Na drugi strani je analiza Splošnega sodišča, katere namen je ugotoviti, ali je Komisija pravilno menila, da je merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno, navedena v točkah od 111 do 180 izpodbijane sodbe, kar zadeva usklajevanje v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavanega ločeno, in v točkah od 181 do 190 navedene sodbe, kar zadeva enotno in trajajočo kršitev kot celoto.

60 V teh okoliščinah družba Cathay Pacific napačno razlaga izpodbijano sodbo s tem, da trdi, da je Splošno sodišče ugotovilo, da je mogoče, da za to, da bi se na podlagi merila opredeljenih učinkov ugotovila pristojnost Komisije, da uporabi člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP za ravnanja zunaj ozemlja EGP, ni treba dokazati takih učinkov, kadar je ta ravnanja mogoče opredeliti kot omejevanje konkurence zaradi cilja.

61 Zato je treba trditve, navedene v točki 51 te sodbe, zavrniti kot neutemeljene.

Prvi del: izkrivljanje sestavnih elementov merila opredeljenih učinkov

– *Trditve strank*

62 Družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče izkrivilo vsakega od treh sestavnih elementov merila opredeljenih učinkov, in sicer predvidljivost teh učinkov, njihovo znatnost in njihovo takojšnjost.

63 Na prvem mestu, kar zadeva domnevno predvidljivost učinkov kršitvenega ravnanja v EGP, družba Cathay Pacific trdi, da v nasprotju s tem, kar je navedeno v točkah od 134 do 150 izpodbijane sodbe, njeno ravnanje v zvezi z vstopnimi storitvami v EGP ni imelo takega učinka v EGP. V zvezi s tem družba Cathay Pacific navaja, da je razlogovanje Splošnega sodišča v točkah od 142 do 147 navedene sodbe, da je prišlo do te ugotovitve, „posplošeno in poenostavljeno“, saj je

za oceno verjetnosti prevalitve na splošno potrebna zapletena dejanska in ekonomska analiza. V zvezi s tem naj bi bila taka ekonomska analiza dejansko predložena v postopku na prvi stopnji, vendar naj je Splošno sodišče ne bi upoštevalo.

64 Na drugem mestu, kar zadeva domnevno znatnost teh učinkov v EGP, družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče v točkah od 151 do 161 izpodbijane sodbe napačno razlagalo pojem „znatnosti“ učinkov kršitvenega ravnanja v EGP. Družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče v točki 160 navedene sodbe priznalo, da so zadevne letalske družbe skupaj predstavljale 34 % ponudbe vstopnih storitev v EGP, pri kateri je družba Cathay Pacific predstavljala le majhen delež. Takšen delež naj še zdaleč ne bi bil znaten. Družba Cathay Pacific dodaja, da je v točki 153 navedene sodbe edini učinek v EGP, ki ga je navedlo Splošno sodišče, domnevni vpliv na ceno uvoženega blaga v EGP. Vendar naj Splošno sodišče ne bi navedlo informacij o deležu tega blaga, ki ga dejansko predstavljajo vstopne storitve družbe Cathay Pacific. Poleg tega naj točke od 154 do 158 navedene sodbe ne bi bile upoštevne za ugotovitev vpliva ravnanja v tujini na ceno uvoženega blaga v EGP. Nazadnje, družba Cathay Pacific graja razlogovanje iz točke 159 izpodbijane sodbe, ker se to razlogovanje omejuje na sklicevanje na točko 1031 obrazložitve prvotnega sklepa, medtem ko se ta točka obrazložitve sklicuje na sklep o čezatlantskem pomorskem prevozu tovora. To sklicevanje naj se torej ne bi nanašalo na zadevni letalski prevoz tovora in naj bi poleg tega omogočalo le ugotovitev, da je cena prevoznih storitev pomenila „del“ in ne „znaten del“ končne cene blaga.

65 Na tretjem mestu, glede domnevne takojšnje narave navedenih učinkov v EGP družba Cathay Pacific trdi, da v nasprotju s tem, kar je navedeno v točkah od 162 do 170 izpodbijane sodbe, njeno ravnanje v zvezi z vstopnimi storitvami v EGP ni imelo nobenega takojšnjega ali neposrednega učinka v EGP. Splošno sodišče naj bi namreč v točkah 145, 146, 147 in 164 navedene sodbe priznalo, da je lahko kakršen koli učinek spornega ravnanja v EGP ali na notranjem trgu le posreden, ker so bile vstopne storitve v EGP prodane strankam zunaj EGP in ker bi morali ti kupci zunaj EGP, da bi to ravnanje imelo učinek znotraj EGP, dodatne stroške prevaliti na stranke v EGP. Posredni učinek pa naj načeloma ne bi bil takojšen. V zvezi s tem naj bi pristop Splošnega sodišča pomenil, da lahko Komisija uporabi člen 101 PDEU za omejevalni sporazum povsod po svetu, če je ta povzročil zvišanje cen, prvič, blaga, ki bi se, če ne bi bilo nobenega ravnanja udeležencev omejevalnega sporazuma, končno prodalo v EGP, ali, drugič, kakršne koli storitve, ki bi bila posredno povezana s takim blagom.

66 Komisija trdi, da je treba ta prvi del zavrniti.

– *Presoja Sodišča*

67 Opozoriti je treba, da je v skladu s členom 256(1), drugi pododstavek, PDEU in členom 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije pritožba omejena na pravna vprašanja.

68 Kadar torej Splošno sodišče ugotovi ali presodi dejstva, je Sodišče pristojno, da na podlagi člena 256 PDEU opravi nadzor nad pravno opredelitvijo teh dejstev in nad pravnimi posledicami, ki so bile iz tega izpeljane (glej v tem smislu sodbi z dne 28. maja 1998, Deere/Komisija, C-7/95 P, EU:C:1998:256, točka 21, in z dne 11. januarja 2024, Planistat Europe in Charlot/Komisija, C-363/22 P, EU:C:2024:20, točka 50 in navedena sodna praksa).

69 Splošno sodišče pa je edino pristojno za ugotavljanje in presojo upoštevnih dejstev ter za presojo dokazov. Če so bili namreč ti dokazi pravilno pridobljeni ter če so bila spoštovana splošna pravna načela in postopkovna pravila glede dokaznega bremena in izvajanja dokazov, je samo Splošno

sodišče pristojno presojati vrednost dokazov, ki so mu bili predloženi. Presoja teh dejstev in dokazov, razen ob njihovem izkrivljanju, torej ni pravno vprašanje, ki bi bilo predmet nadzora Sodišča v okviru pritožbe (sodbi z dne 28. maja 1998, Deere/Komisija, C-7/95 P, EU:C:1998:256, točka 22, in z dne 18. marca 2021, Pometon/Komisija, C-440/19 P, EU:C:2021:214, točka 50 in navedena sodna praksa).

70 V zvezi s tem mora pritožnik, kadar trdi, da je Splošno sodišče izkrivilo dokaze, v skladu s členom 256 PDEU, členom 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije in členom 168(1)(d) Poslovnika Sodišča natančno navesti dokaze, ki naj bi jih to sodišče izkrivilo, in dokazati napake pri analizi, ki so po njegovem mnenju povzročile, da je Splošno sodišče izkrivilo dokaze. Poleg tega mora biti v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča izkrivljanje očitno razvidno iz listin v spisu, ne da bi bilo treba na novo presojati dejstva in dokaze (sodba z dne 10. novembra 2022, Komisija/Valencia Club de Fútbol, C-211/20 P, EU:C:2022:862, točka 55 in navedena sodna praksa). V zvezi s tem ni dovolj dokazati, da bi bilo mogoče listino razlagati drugače, kot jo razlaga Splošno sodišče (sodba z dne 5. marca 2024, Kočner/Europol, C-755/21 P, EU:C:2024:202, točka 96 in navedena sodna praksa).

71 Poleg tega je treba opozoriti, da iz člena 256(1), drugi pododstavek, PDEU, člena 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije ter člena 168(1)(d) in člena 169(2) Poslovnika izhaja, da je treba v pritožbi natančno navesti izpodbijane elemente sodbe, katere razveljavitev se predlaga, in pravne trditve, s katerimi se specifično utemeljuje ta predlog, sicer pritožba oziroma zadevni pritožbeni razlog nista dopustna. Tako elementi pritožbe, ki ne vsebujejo nobene utemeljitve, katere namen je natančno opredeliti napačno uporabo prava v izpodbijani sodbi, ne izpolnjujejo te zahteve in jih je treba zavreči kot nedopustne (sodba z dne 4. oktobra 2024, Ferriere Nord/Komisija, C-31/23 P, EU:C:2024:851, točki 51 in 52 ter navedena sodna praksa).

72 Na prvem mestu, v obravnavani zadevi družba Cathay Pacific v zvezi s predvidljivostjo učinkov kršitve Splošnemu sodišču v bistvu očita, da je uporabilo poenostavljeno razlogovanje in da ni upoštevalo ekonomske analize, ki mu jo je predložila.

73 Vendar po eni strani družba Cathay Pacific s tem v bistvu zgolj opozarja na vsebino točk 142 in 147 izpodbijane sodbe, ki ustrezata uvodni oziroma sklepni točki razlogovanja Splošnega sodišča, s katero je to odgovorilo na vprašanje, ali je bilo za obtožene prevoznike predvidljivo, da bodo špediterji dodatne stroške prevalili na pošiljatelje. Tako družba Cathay Pacific s pridržkom splošne trditve, da je razlogovanje Splošnega sodišča „posplošeno in poenostavljeno“, ne navaja nobene pravne utemeljitve, s katero bi dokazala, da je Splošno sodišče v zvezi s tem napačno uporabilo pravo.

74 Po drugi strani je Splošno sodišče v zvezi z ekonomsko analizo, predloženo na prvi stopnji, v točki 140 izpodbijane sodbe jasno navedlo razloge, zaradi katerih te analize ni upoštevalo, pri čemer je pojasnilo, da družba Cathay Pacific ni opredelila natančnih odlomkov 48-stranskega poročila, na katerega se je nameravala sklicevati, in ni niti trdila, da je bilo z navedenim poročilom mogoče dokazati, da je bil upoštevni gospodarski in pravni okvir tak, da ni bilo mogoče predvideti zvišanja dodatnih taks zaradi spornega ravnanja, česar družba Cathay Pacific ne izpodbija. Čeprav družba Cathay Pacific Splošnemu sodišču očita izkrivljanje, želi tako pravzaprav izpodbijati presojo tega dokaza, kot jo je opravilo Splošno sodišče v tej točki 140, ne da bi bilo razvidno, zakaj naj bi bila ta presoja očitno napačna, kar v skladu s sodno prakso, navedeno v točkah 69 in 70 te sodbe, v fazi pritožbe ni dopustno.

75 Na drugem mestu, v zvezi z znatnostjo teh učinkov je treba navesti, da družba Cathay Pacific trdi le, da je Splošno sodišče v točkah od 151 do 161 izpodbijane sodbe napačno razlagalo ta pojem „znatnosti“ in da več elementov razlogovanja Splošnega sodišča ni upoštevnih, zlasti ugotovitev, da so zadevne letalske družbe skupaj predstavljale 34 % ponudbe vstopnih storitev v EGP, navedba domnevnega vpliva na ceno uvoženega blaga v EGP, ne da bi bil pojasnjen delež, ki ga dejansko predstavljajo vstopne storitve družbe Cathay Pacific, in sklicevanje v točki 159 navedene sodbe na sklep o čezatlantskem pomorskem prevozu tovora.

76 Ugotoviti je torej treba, da družba Cathay Pacific s temi trditvami Sodišče pod pretvezo zatrjevanja izkrivljanja poziva, naj ponovno presodi dejstva, ki jih je Splošno sodišče v teh točkah že opravilo, za kar pa Sodišče v pritožbenem postopku v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 69 te sodbe, ni pristojno.

77 Na tretjem mestu, družba Cathay Pacific v zvezi s takojšnjostjo navedenih učinkov Splošnemu sodišču v bistvu očita, da ni dokazalo take takojšnje narave, ampak da je nanjo napačno sklepalo na podlagi posrednega učinka kršitvenega ravnanja v EGP ali na notranjem trgu.

78 Vendar je treba ugotoviti, da je pod pretvezo očitka Splošnemu sodišču, da je izkrivilo pogoj takojšnjosti, namen trditev družbe Cathay Pacific v zvezi z domnevnim neobstojem takojšnje narave učinkov kršitvenega ravnanja v EGP pravzaprav ponovno doseči ponovno presojo dejstev s sklicevanjem na domnevni posredni učinek tega ravnanja v EGP. Poleg tega v nasprotju s tem, kar trdi družba Cathay Pacific, Splošno sodišče v točkah od 145 do 147 in 164 izpodbijane sodbe takega posrednega učinka nikakor ni ugotovilo, saj je iz teh točk razvidno le, da je bilo za obtožene prevoznike mogoče predvideti, da bo zadevno kršitveno ravnanje v delu, v katerem se je nanašalo na vstopne povezave, povzročilo zvišanje cene uvoženega blaga v EGP. Te trditve je zato treba v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 69 te sodbe, zavreči kot nedopustne.

79 Zato je treba prvi del tega pritožbenega razloga zavreči kot nedopusten.

Četrti del: nezakonita nadomestitev obrazložitve

– *Trditve strank*

80 Družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče v izpodbijani sodbi nezadostno obrazložitev Komisije glede določitve merila opredeljenih učinkov nadomestilo s svojo obrazložitvijo. Obrazložitev, ki je v zvezi s tem navedena v spornem sklepu, naj bi bila namreč omejena le na točko 1045 obrazložitve tega sklepa. Na preučitev merila opredeljenih učinkov, ki jo je opravilo Splošno sodišče, pa naj bi se nanašalo 80 točk izpodbijane sodbe.

81 Natančneje, Splošno sodišče naj bi obrazložitev Komisije nadomestilo s svojo obrazložitvijo v zvezi s temi vidiki. Prvič, Splošno sodišče naj bi podrobno preučilo vsakega od treh delov merila opredeljenih učinkov, medtem ko naj bi jih Komisija zgolj navedla, ne da bi podrobno preverila, ali je vsak od njih posamično izpolnjen. Drugič, v spornem sklepu v zvezi s tem niso navedeni, najprej, domneva, da so špediterji dodatne takse prevalili na pošiljatelje, na katero se je Splošno sodišče sklicevalo v točkah od 125 do 127 in od 137 do 140 izpodbijane sodbe, dalje, pojem „vzročna zveza“, ki ga je Splošno sodišče uvedlo v točki 162 in naslednjih navedene sodbe, in nazadnje, trditev iz točke 131 navedene sodbe. Tretjič, sporni sklep naj ne bi vseboval analize učinkov enotne in trajajoče kršitve kot celote, ki jih je Splošno sodišče navedlo in analiziralo v točkah 106 in od 163 do 178 navedene sodbe.

82 Komisija meni, da ta četrti del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

83 Iz sodne prakse res izhaja, da se obseg nadzora zakonitosti iz člena 263 PDEU razteza na vse elemente sklepov Komisije v zvezi s postopki na podlagi členov 101 in 102 PDEU, za katere Splošno sodišče zagotovi tako pravni kot dejanski poglobljen nadzor glede na razloge, ki jih je navedla tožeča stranka, in ob upoštevanju vseh elementov, ki jih je ta predložila. Vendar v okviru tega nadzora sodišča Unije nikakor ne smejo nadomestiti obrazložitve avtorja zadevnega akta s svojo obrazložitvijo (sodba z dne 4. julija 2024, Westfälische Drahtindustrie in Pampus Industriebeteiligungen/Komisija, C-70/23 P, EU:C:2024:580, točka 38 in navedena sodna praksa).

84 Splošno sodišče torej ne sme s svojo obrazložitvijo odpraviti pomanjkljivosti v obrazložitvi izpodbijanega akta, da njegov preizkus ne bi bil povezan z nobeno presojo v tem aktu (sodba z dne 18. julija 2013, UEFA/Komisija, C-201/11 P, EU:C:2013:519, točka 65 in navedena sodna praksa).

85 Vendar če se Splošno sodišče omeji na odgovor na trditve, navedene pred njim, in tako pojasni obrazložitev izpodbijanega akta, ni mogoče šteti, da s svojo obrazložitvijo nadomesti obrazložitev avtorja tega akta (glej v tem smislu sodbi z dne 12. junija 2014, Deltafina/Komisija, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, točka 56, in z dne 23. novembra 2023, Ryanair/Komisija, C-209/21 P, EU:C:2023:905, točka 49).

86 V obravnavani zadevi, kot je razvidno iz točk 108 in 124 izpodbijane sodbe, je prvi stavek točke 1045 obrazložitve spornega sklepa, čeprav na kratko, vseboval elemente, na podlagi katerih je Splošno sodišče lahko preverilo, ali je Komisija dokazala svojo ekstrateritorialno pristojnost glede na merilo opredeljenih učinkov. Ti elementi so namreč ob upoštevanju drugih upoštevnih točk obrazložitve tega sklepa, navedenih v točkah 129, od 136 do 139, 143, 146, od 154 do 156, 159 in 160 izpodbijane sodbe, Splošnemu sodišču omogočili, da je preverilo, ali je Komisija dejansko dokazala obstoj takih učinkov. Poleg tega je iz točk od 114 do 180 navedene sodbe razvidno, da je Splošno sodišče v teh točkah zgolj odgovorilo na trditve, ki mu jih je predložila družba Cathay Pacific, in pojasnilo obrazložitev spornega sklepa, zlasti na podlagi nekaterih elementov iz tega sklepa. Zato ob upoštevanju sodne prakse, navedene v prejšnji točki te sodbe, zatrjevana nadomestitev obrazložitve ni dokazana.

87 Trditve, navedene v točkah 80 in 81 te sodbe, je zato treba zavrniti kot neutemeljene.

Drugi del: nujnost presoje merila opredeljenih učinkov v zvezi z ravnanjem v tujini

– *Trditve strank*

88 Družba Cathay Pacific trdi, da je razlogovanje Splošnega sodišča v točkah od 181 do 190 izpodbijane sodbe in zlasti v točki 188 navedene sodbe napačno. V zvezi s tem naj bi iz sodbe z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632), izhajalo, da pojma „enotna in trajajoča kršitev“ ni mogoče uporabiti za umetno razširitev pristojnosti iz člena 101 PDEU. Natančneje, ravnanja v tujini naj ne bi bilo mogoče šteti za nezakonito na podlagi tega člena, ne da bi bilo izrecno dokazano, da to ravnanje vpliva na EGP in notranji trg. Če cilj oziroma posledica sporazuma ali usklajenega ravnanja ni omejevanje konkurence v EGP in na notranjem trgu, ta sporazum ali to ravnanje ne more biti del domnevne enotne in trajajoče kršitve.

89 Družba Cathay Pacific dodaja, da se enotna in trajajoča kršitev, zatrjevana v spornem sklepu, razlikuje od kršitve, ki jo je Sodišče preučilo v zadevi, v kateri je bila izdana navedena sodba. V obravnavani zadevi naj bi se namreč storitve prevoza tovora prodajale lokalno, torej na letališčih, s katerih so bile pošiljke poslane, zaradi česar naj bi bili upoštevni trgi lokalni. Ravnanje v zvezi s trgi vstopnih povezav naj ne bi imelo nobenega učinka na trge izstopnih povezav iz EGP, saj se konkurenca na vsakem trgu razlikuje.

90 Komisija meni, da ta drugi del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

91 Ugotoviti je treba, da je družba Cathay Pacific s šestim tožbenim razlogom pred Splošnim sodiščem izpodbijala le pristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za sporno ravnanje v delu, v katerem se je nanašalo na vstopne storitve prevoza tovora. V zvezi s tem je Splošno sodišče v točki 180 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija utemeljeno ugotovila, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, kar zadeva usklajevanje v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavano ločeno, tako da je bila pristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za sporno ravnanje v delu, v katerem se izpodbija, izkazana. Iz tega sledi, da je Splošno sodišče v točkah od 181 do 190 izpodbijane sodbe zaradi celovitosti preučilo, ali je Komisija, da bi dokazala svojo pristojnost za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za sporno ravnanje, v točki 1046 obrazložitve spornega sklepa utemeljeno ugotovila tudi, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno glede na učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote.

92 Poleg tega, kot izhaja iz celotne zgornje analize v zvezi s prvim, tretjim in četrtim delom prvega pritožbenega razloga, je Splošno sodišče v točki 180 izpodbijane sodbe prišlo do te ugotovitve, ne da bi napačno uporabilo pravo.

93 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da se ta del nanaša na dodatne razloge iz izpodbijane sodbe. V skladu z ustaljeno sodno prakso pa očitki zoper dodatne razloge iz odločbe Splošnega sodišča ne morejo povzročiti razveljavitve te odločbe in so torej brezpredmetni (sodbi z dne 15. oktobra 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij in drugi/Komisija, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, od C-250/99 P do C-252/99 P in C-254/99 P, EU:C:2002:582, točka 537, in z dne 4. oktobra 2024, thyssenkrupp/Komisija, C-581/22 P, EU:C:2024:821, točka 263 in navedena sodna praksa).

94 Glede na vse preudarke je treba prvi pritožbeni razlog v celoti zavrniti.

Drugi pritožbeni razlog: razlog obrambe, ki se nanaša na državno prisilo

95 Družba Cathay Pacific z drugim pritožbenim razlogom trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo pri uporabi meril, na podlagi katerih je mogoče presoditi obstoj državne prisile, ki upravičuje neuporabo člena 101 PDEU, ter pri njegovi razlagi tujega prava, ki se uporablja, in zahtev lokalnih regulativnih organov, zlasti zahtev Posebnega upravnega območja Ljudske republike Kitajske Hongkong (v nadaljevanju: Hongkong), Japonske, Republike Indije in Republike Singapur. Splošno sodišče naj bi moralo ugotoviti, da so bila upoštevna merila izpolnjena. Družba Cathay Pacific dodaja, da je vsebina tujega prava dejansko vprašanje, ki ga je treba ugotoviti na podlagi dokazi, ki jih ima na voljo sodišče, pristojno za nadzor, zato naj bi Splošno sodišče

nesprejemljivo izkrivilo dokaze v zvezi s pravom in upravno prakso teh tretjih držav. Družba Cathay Pacific navaja specifične napake, ki naj bi bile v zvezi s tem storjene, v šestih delih, ki jih je treba preučiti zaporedoma.

Prvi del: napačna razlaga pomena sporazumov o zračnem prevozu v Hongkongu

– *Trditve strank*

96 Družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče napačno razlagalo določbe sporazumov o zračnem prevozu (v nadaljevanju: sporazumi ASA), ki jih je sklenil Hongkong. V zvezi s tem naj bi Splošno sodišče v točkah 424 in 425 izpodbijane sodbe tako kot Komisija pravilno priznalo, da določila sporazumov ASA odobravajo in dovoljujejo posvetovanja med prevozniki. Vendar naj bi Splošno sodišče napačno ugotovilo, da ta posvetovanja niso bila obvezna. V sporazumih ASA pa naj bi bilo pojasnjeno, da je treba pred predložitvijo posamične zahteve določene letalske družbe najprej poskusiti rešiti zadevo s posvetovanjem, zato te faze ni mogoče prezreti.

97 Komisija trdi, da ta del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

98 Navesti je treba, da je iz ugotovitev Splošnega sodišča v točkah 424 in 425 izpodbijane sodbe razvidno, da čeprav je družba Cathay Pacific trdila, da so sporazumi ASA, ki jih je sklenil Hongkong, določali ali dovoljevali usklajevanje tarif in da je bilo ravnanje prevoznikov uradno odobreno ali dovoljeno, te trditve niso ovrgle ugotovitev iz spornega sklepa, da so se s sporazumi ASA zgolj dovolila posvetovanja o cenah, ne da bi bila takšna posvetovanja obvezna.

99 V obravnavani zadevi je treba ugotoviti, da želi družba Cathay Pacific s prvim delom drugega pritožbenega razloga doseči ponovno presojo vsebine teh sporazumov, tako da je treba ta del v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 69 te sodbe, zavreči kot nedopusten, ker je namen te družbe pod pretvezo, da se Splošnemu sodišču očita izkrivljanje navedenih sporazumov, doseči ponovno presojo dejstev, ne da bi bilo razvidno, zakaj naj bi bila razlaga teh sporazumov, ki jo je podalo Splošno sodišče, kot se zahteva s sodno prakso, navedeno v točki 70 te sodbe, očitno napačna.

100 Prvi del drugega pritožbenega razloga je zato treba zavreči kot nedopusten.

Drugi del: Splošno sodišče napačno ni upoštevalo dokazov, ki so mu bili predloženi, oziroma jih je izkrivilo

– *Trditve strank*

101 Družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče storilo napako, ker ni upoštevalo dokazov, ki mu jih je predložil strokovnjak hongkonškega prava, ali da jih je izkrivilo. Družba Cathay Pacific navaja, da je bila vsebina hongkonškega prava in upravne prakse Splošnemu sodišču predstavljena v poročilu tega strokovnjaka in da je to vsebino potrdila služba za civilno letalstvo v Hongkongu (v nadaljevanju: CAD). Ugotovitev Splošnega sodišča, da je imela družba Cathay Pacific ali kateri koli drug ponudnik storitev letalskega prevoza tovora iz Hongkonga na voljo realno alternativno

rešitev glede na skupinsko odobritev dodatne takse za gorivo, naj bi pomenila izkrivljanje dokazov, ki so mu bili predloženi, saj take rešitve ni. Družba Cathay Pacific dodaja, da je Splošno sodišče storilo to napako, čeprav je v točki 436 izpodbijane sodbe priznalo, da je Komisija v točki 988(a) obrazložitve spornega sklepa napačno razlagala dopis CAD, v katerem v nasprotju z razlago Komisije v tej točki obrazložitve ni bilo jasno navedeno, da je bilo mogoče vložiti posamične zahteve za dodatno takso na gorivo po fiksni stopnji.

102 Komisija trdi, da ta drugi del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

103 Navesti je treba, da je Splošno sodišče v točki 436 izpodbijane sodbe res navedlo, da v nasprotju s tem, kar je Komisija ugotovila v točki 988(a) obrazložitve spornega sklepa, možnost vložitve posamičnih zahtev v zvezi z dodatno takso za varnost ni jasno razvidna iz dopisa CAD iz te točke obrazložitve. Vendar je Splošno sodišče v točki 439 izpodbijane sodbe ugotovilo tudi, da je bil ta dopis le eden od elementov, preučenih v točki 988 obrazložitve spornega sklepa, in da zgolj dejstvo, da navedeni dopis ne dokazuje, da je CAD priznala preučitev posamičnih zahtev v zvezi z dodatno takso za gorivo, ne zadostuje za izpodbijanje vseh razlogov, ki jih je Komisija navedla v točkah od 987 do 989 obrazložitve tega sklepa.

104 V teh okoliščinah je treba šteti, da družba Cathay Pacific pod pretvezo trditve o izkrivljanju Sodišče s tem delom v bistvu poziva, naj ponovno presodi dejstva, ki jih je Splošno sodišče že preučilo v teh točkah, ne da bi bilo razvidno, zakaj naj bi bila ta presoja očitno napačna, za kar v skladu s sodno prakso, navedeno v točkah 69 in 70 te sodbe, Sodišče v okviru pritožbe ni pristojno.

105 Zato je treba ta drugi del zavreči kot nedopusten.

Tretji del: kršitev načel mednarodnega javnega prava

– *Trditve strank*

106 Družba Cathay Pacific trdi, da Splošno sodišče, ki je v točki 432 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je sistem kolektivne odobritve, ki se je uporabljal v Hongkongu, obvezen za odobritev dodatne takse za gorivo na podlagi indeksa, v točki 451 navedene sodbe na podlagi merila prava Unije, ki se uporablja, ni utemeljeno ugotovilo, da taka obveznost ne obstaja, ker pritožnica „ni dokazala, da zaradi regulativnega okvira Hongkonga ni bilo mogoče vložiti posamične zahteve pri [CAD] za [dodatno takso za gorivo] v fiksnem znesku“. S tem naj bi Splošno sodišče kršilo „načela mednarodnega javnega prava“.

107 Po eni strani naj bi Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da iz izjave CAD v zvezi s posamičnimi zahtevami izhaja, da obstaja drug realen način za pridobitev odobritve za dodatno takso za gorivo, in ker je na podlagi te okoliščine sklepalo, da se družba Cathay Pacific ne more sklicevati na razlog obrambe, ki se nanaša na državno prisilo. Poleg tega naj bi Splošno sodišče napačno in nerazumno uporabilo svoje lastno merilo, ker naj bi v tej točki 451 navedene sodbe ugotovilo, da družba Cathay Pacific ni dokazala, da jo je regulativni okvir Hongkonga zavezoval, da z drugimi prevozniki razpravlja o svojih tarifah, in da zaradi tega okvira ni bilo mogoče vložiti posamične zahteve pri CAD za dodatno takso za gorivo v fiksnem znesku. Splošno sodišče naj bi torej tudi napačno ugotovilo, da družba Cathay Pacific ni dokazala, da je

Komisija v spornem sklepu napačno menila, da hongkonški predpisi ne preprečujejo uporabe člena 101(1) PDEU. V zvezi s tem naj bi bila možnost vložitve posamične zahteve pri CAD prvič predvidena septembra 2006, to je po prvih pregledih Komisije. Poleg tega in vsekakor naj bi bila ta možnost le teoretična in zanjo veljajo pogoji.

108 Po drugi strani družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker ni priznalo, da morajo zakonodajalec Unije na eni strani in javni organi tretjih držav na drugi strani „določiti in izvajati sistem, ki ima različne cilje, z različnimi metodami“, kar bi Splošno sodišče moralo upoštevati pri razlagi merila „pravne obveznosti“, naložene zadevnemu podjetju. V tem okviru naj bi Splošno sodišče napačno omejilo uporabo načela državne prisile na položaje, v katerih lahko to podjetje dokaže, da ni bilo mogoče najti nobenega drugega načina za spoštovanje zadevnega tujega prava. S tem naj bi Splošno sodišče napačno razlagalo pravno merilo, ki se uporablja, zlasti glede na načeli mednarodne pravne kurtoazije in nevmešavanja.

109 Komisija meni, da ta tretji del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

110 Na prvem mestu je treba ugotoviti, da družba Cathay Pacific v bistvu graja točko 451 izpodbijane sodbe, v kateri je Splošno sodišče, potem ko je analiziralo trditve in presodilo dejstva, ki so mu bila predložena, ugotovilo, da družba Cathay Pacific „ni dokazala, da jo je regulativni okvir Hongkonga zavezoval k razpravi o njenih tarifah z drugimi prevozniki in da z drugimi prevozniki razpravlja o svojih tarifah, in da zaradi tega okvira ni bilo mogoče vložiti posamične zahteve pri CAD za dodatno takso za gorivo v fiksnem znesku, [ter da t]orej družba Cathay Pacific ni dokazala, da je Komisija v [spornem] sklepu napačno ugotovila, da hongkonški predpisi ne preprečujejo uporabe člena 101(1) PDEU“. Tako družba Cathay Pacific s tem očitkom Sodišče poziva, naj opravi ponovno presojo dejstev, ki jo je Splošno sodišče že opravilo, za kar pa Sodišče v pritožbenem postopku v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 69 te sodbe, ni pristojno, saj se ta družba na izkrivljanje teh dejstev ni sklicevala.

111 Poleg tega je treba v delu, v katerem družba Cathay Pacific s tem očitkom Splošnemu sodišču očita, da ji je naložilo dokazno breme, ki ga ni mogoče izpolniti, opozoriti, da mora v skladu z ustaljeno sodno prakso Komisija predložiti dokaze, s katerimi lahko pravno zadostno dokaže obstoj dejstev, ki pomenijo kršitev konkurenčnega prava. Podjetje, ki uveljavlja pravno sredstvo obrambe zoper ugotovitev take kršitve, pa mora dokazati, da je treba temu pravnemu sredstvu obrambe ugoditi. Vendar čeprav v skladu s temi načeli dokazno breme nosi bodisi Komisija bodisi zadevno podjetje, je lahko zaradi dejanskih elementov, na katere se sklicuje ena stranka, druga stranka primorana k pojasnilu ali utemeljitvi, sicer je mogoče sklepati, da so bila pravila glede dokaznega bremena upoštevana (glej v tem smislu sodbo z dne 21. decembra 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, točka 120 in navedena sodna praksa).

112 Splošno sodišče pa je v točkah od 423 do 450 izpodbijane sodbe ugotovilo, da elementi, ki jih je predložila družba Cathay Pacific, ugotovitve Komisije ne ovržejo. V točkah od 424 do 425 navedene sodbe je Splošno sodišče namreč navedlo, da sporazumi ASA sicer res dovoljujejo posvetovanja o tarifah, vendar ne nalagajo obveznega usklajevanja. Nato je Splošno sodišče v točkah od 426 do 431 navedene sodbe ugotovilo, da je iz upravne prakse CAD razvidno, da CAD sicer daje prednost kolektivnim zahtevam, vendar lahko vseeno sprejme posamične zahteve, zlasti za dodatno takso za gorivo v fiksnem znesku. Nazadnje je Splošno sodišče v točkah

od 432 do 450 navedene sodbe ugotovilo, da predloženi dokumenti, vključno s pravnimi mnenji in dopisi CAD, ne zadostujejo za ugotovitev obstoja zakonske obveznosti ali neizogibnega pritiska, ki bi nalagal usklajevanje cen.

113 V tem okviru je lahko Splošno sodišče, ne da bi obrnilo dokazno breme, ugotovilo, da Komisija zaradi neobstoja dokazov družbe Cathay Pacific ni le dokazala sodelovanja tega podjetja pri usklajevanju cen, ampak je, kot je razvidno zlasti iz točke 425 izpodbijane sodbe, v točkah 984, 985 in 991 obrazložitve spornega sklepa prav tako ugotovila, da upoštevni sporazumi ASA niso nalagali posvetovanj o cenah med prevozniki. Zato bi morala družba Cathay Pacific predložiti dokaze, da je njeno ravnanje v Hongkongu upravičeno na podlagi take obveznosti, ki izhaja iz lokalnih predpisov. Ker takih dokazov ni bilo, je Splošno sodišče lahko upravičeno zavrnilo trditve, ki so temeljile na domnevni nezmožnosti vložitve posamičnih zahtev pri CAD, in nato v točki 451 izpodbijane sodbe ugotovilo, da hongkonški predpisi ne preprečujejo uporabe člena 101(1) PDEU.

114 Na drugem mestu je treba navesti, da družba Cathay Pacific v bistvu graja ugotovitve Splošnega sodišča iz točk od 458 do 472 izpodbijane sodbe, natančneje, dejstvo, da je po njenem mnenju Splošno sodišče zavzelo nepravično ozko stališče glede razloga obrambe, ki se nanaša na državno prisilo, s tem, da je njegovo uporabo omejilo na položaje, v katerih lahko zadevno podjetje dokaže, da ni bilo mogoče najti nobenega drugega načina za spoštovanje zadevnega tujega prava, ne da bi ta družba natančno opredelila napačno uporabo prava.

115 Ugotoviti pa je treba, da je Splošno sodišče v točkah od 461 do 472 izpodbijane sodbe v bistvu zavrnilo trditve družbe Cathay Pacific na podlagi presoje dejstev. Tako je Splošno sodišče v točki 462 navedene sodbe ugotovilo, da je premisa trditev družbe Cathay Pacific napačna, ker iz dopisa CAD ni razvidno, da je treba vse zahtevke v zvezi z dodatno takso za gorivo vložiti skupaj, in da ta družba nikakor ni dokazala, da je CAD zahtevala usklajevanje tarif med prevozniki. V točkah od 466 do 471 navedene sodbe je Splošno sodišče še poudarilo, da noben element ne dokazuje, da je Komisija priznala ali potrdila obstoj zakonske obveznosti usklajevanja tarif v Hongkongu. V teh okoliščinah očitek družbe Cathay Pacific dejansko pomeni, da se Sodišču predlaga, naj ponovno presodi dejansko stanje, kar v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 69 te sodbe, ni dopustno.

116 Poleg tega je Splošno sodišče v točkah od 463 do 466 izpodbijane sodbe pojasnilo, da družba Cathay Pacific ni pojasnila, kako bi lahko načela mednarodnega prava, na katera se sklicuje, povzročila razglasitev ničnosti spornega sklepa v celoti ali delno, in da Komisiji nobeno načelo mednarodnega prava ne nalaga, da vzpostavi stik z organi tretje države, kot so hongkonški organi. Splošno sodišče je nazadnje navedlo, da mora v takem primeru Komisija dokazati svoje trditve. Po mnenju Splošnega sodišča pa je Komisija priznala obstoj regulativnega okvira Hongkonga in ga preučila. Ugotoviti je treba, da teh preudarkov ni mogoče ovreči z nobeno od trditev družbe Cathay Pacific.

117 Iz tega sledi, da je treba ta tretji del zavreči kot delno nedopusten in zavrniti kot delno neutemeljen.

Četrti del: nezakonita nadomestitev obrazložitve in nezadostna obrazložitev

– *Trditve strank*

118 Družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče s svojo obrazložitvijo nadomestilo obrazložitev Komisije, da bi zavrnilo njene trditve v zvezi z njenim razlogom obrambe, ki se nanaša na državno prisilo na Japonskem. Poleg tega naj bi bila ta obrazložitev nerazumna in nezadostna. Tako naj bi Splošno sodišče pri presoji iz točk od 474 do 487 izpodbijane sodbe večkrat napačno uporabilo pravo. V zvezi s tem naj bi Splošno sodišče v točki 482 izpodbijane sodbe priznalo, da sporazumi ASA, ki jih je sklenila Japonska, formalno zahtevajo usklajevanje tarif med prevozniki. Vendar naj bi Splošno sodišče pojasnilo, da je obseg te obveznosti omejen na določene prevoznike na določenih povezavah, pri čemer je moč te trditve glede družbe Cathay Pacific popolnoma nejasna. Poleg tega naj bi Splošno sodišče v točki 483 navedene sodbe navedlo, da določilo, s katerim so razprave o cenah strogo omejene na določene prevoznike na določenih povezavah, nikakor ne more upravičiti splošnih razprav med več prevozniki. Vendar družba Cathay Pacific pojasnjuje, da ni navedla, da bi pravne zahteve na Japonskem zagotavljale neke vrste „krinko“ za splošne razprave med prevozniki o določanju cen na drugih progah. Namesto tega naj bi družba Cathay Pacific trdila, da se Komisija, da bi dokazala enotno in trajajočo kršitev, ni mogla opreti na razprave med prevozniki, ki so bile obvezne na podlagi zakonodaje teh tretjih držav. To pa naj bi Komisija storila, ne da bi jo Splošno sodišče grajalo.

119 Komisija meni, da ta četrti del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

120 Najprej je treba navesti, da družba Cathay Pacific ni konkretno navedla dela obrazložitve izpodbijane sodbe, v katerem naj bi Splošno sodišče nadomestilo obrazložitev spornega sklepa.

121 Prav tako je treba ugotoviti, kot je razvidno iz točke 477 izpodbijane sodbe, da se točke od 995 do 1012 obrazložitve spornega sklepa nanašajo, prvič, na sporazume ASA, ki jih je sklenila Japonska, in drugič, na japonske predpise, in da je Komisija v skladu s temi točkami obrazložitve ugotovila, da z japonskimi predpisi prevoznikom ni bila naložena nobena obveznost razprave o tarifah. Splošno sodišče je na podlagi navedenih elementov lahko ugotovilo, da družba Cathay Pacific ni dokazala, da so bile presoje Komisije nezakonite.

122 Splošno sodišče je namreč na eni strani v točkah 482 in 483 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je iz navedenega določila o cenah, ki je bilo prav tako povzeto v tožbi družbe Cathay Pacific pred Splošnim sodiščem, razvidno, da je bil obseg te obveznosti omejen na določene prevoznike na določenih povezavah, kot je Komisija ugotovila v točki 1007 obrazložitve spornega sklepa, in da to določilo nikakor ne more upravičiti splošnih razprav med več prevozniki, ki so del enotne in trajajoče kršitve.

123 Na drugi strani je Splošno sodišče v točki 485 izpodbijane sodbe ugotovilo, da okoliščina, ki jo je navedla družba Cathay Pacific, da bi morali prevozniki, ki niso japonski, svoje zahteve za odobritev uskladiti z zahtevami japonskih prevoznikov za odobritev, ne dokazuje obstoja zakonske obveznosti niti neizogibnega državnega pritiska, ki bi nalagala splošno usklajevanje cen. Poleg tega je Splošno sodišče v točki 486 navedene sodbe navedlo, da družba Cathay Pacific ni predložila nobenega dokaza v utemeljitev svojih trditev v zvezi s postopkom odobritve tarif, česar ta družba pred Sodiščem ne izpodbija.

124 Poleg tega v delu, v katerem je treba trditve družbe Cathay Pacific razumeti tako, da se z njimi Splošnemu sodišču očita, da je pri presoji razloga obrambe, ki se nanaša na državno prisilo, uporabilo napačno pravno merilo, zadostuje opozoriti, da se člena 101 in 102 PDEU nanašata le na protikonkurenčna ravnanja, ki so jih podjetja izvršila na lastno pobudo. Če je protikonkurenčno ravnanje podjetjem naloženo z nacionalno zakonodajo ali če ta tvori pravni okvir, ki sam odpravlja vsakršno možnost njihovega konkurenčnega ravnanja, se ta člena ne uporabljata. V takem položaju namreč omejevanje konkurence ni posledica samostojnega ravnanja podjetij, kot to izhaja iz teh dveh določb. Navedena člena pa se lahko uporabita, če se ugotovi, da nacionalna zakonodaja ne preprečuje podjetjem samostojnega ravnanja, ki preprečuje, omejuje ali izkrivlja konkurenco (glej v tem smislu sodbi z dne 11. novembra 1997, Komisija in Francija/Ladbroke Racing, C-359/95 P in C-379/95 P, EU:C:1997:531, točki 33 in 34, in z dne 14. oktobra 2010, Deutsche Telekom/Komisija, C-280/08 P, EU:C:2010:603, točka 80).

125 Poleg tega je Sodišče torej samo omejeno dopustilo možnost izključitve določenega protikonkurenčnega ravnanja s področja uporabe členov 101 in 102 PDEU, ker je bilo to zadevnim podjetjem naloženo z obstoječo nacionalno zakonodajo ali ker je ta zakonodaja odpravila vsakršno možnost njihovega konkurenčnega ravnanja (sodba z dne 14. oktobra 2010, Deutsche Telekom/Komisija, C-280/08 P, EU:C:2010:603, točka 81 in navedena sodna praksa).

126 Tako je Sodišče presodilo, da če nacionalno pravo samo spodbuja ali lajša odločitev podjetij za samostojno protikonkurenčno ravnanje, za ta podjetja še naprej veljata člena 101 in 102 PDEU (sodba z dne 14. oktobra 2010, Deutsche Telekom/Komisija, C-280/08 P, EU:C:2010:603, točka 82 in navedena sodna praksa).

127 Zato je treba četrti del drugega pritožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

Peti del: izkrivljanje trditev družbe Cathay Pacific v zvezi z državno prisilo v Indiji in Singapurju ter napačna razlaga dokazov

– *Trditve strank*

128 Družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče v točki 498 izpodbijane sodbe zavrnilo njene trditve v zvezi z državno prisilo v Indiji in Singapurju, ker v bistvu ni utemeljila svojih trditev glede Hongkonga in Japonske, na katere se je sklicevala v teh trditvah. Družba Cathay Pacific se posebej sklicuje na točko 494 izpodbijane sodbe, v kateri naj bi Splošno sodišče zavrnilo njeno trditev, da je treba razlogovanje v zvezi z zadnjenavedenima državama razširiti na druga ozemlja, za katera veljajo posebni predpisi. Iz tega naj bi sledilo, da če bi Sodišče sprejelo njene trditve glede predpisov, ki se uporabljajo v Hongkongu in na Japonskem, bi moralo ugotoviti tudi, da je Splošno sodišče storilo napako v zvezi s predpisi, ki se uporabljajo v Indiji in Singapurju, saj je bilo v upoštevnih sporazumih ASA izrecno določeno, da se morajo prevozniki dogovoriti o zadevnih tarifah, pri čemer družba Cathay Pacific napotuje na točko 490 izpodbijane sodbe.

129 Komisija trdi, da ta peti del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

130 Zadostuje ugotovitev, da družba Cathay Pacific v tem delu nikakor ne zatrjuje napačne uporabe prava niti izkrivljanja dejstev, ki naj bi ga Splošno sodišče storilo v točkah od 490 do 498 izpodbijane sodbe. Družba Cathay Pacific s svojimi trditvami namreč zgolj na splošno graja

dejstvo, da je Splošno sodišče potrdilo presojo Komisije iz spornega sklepa, ali ponavlja svojo trditev, da razprave v zvezi z Indijo in Singapurjem ne morejo biti del enotne in trajajoče kršitve. Tako družba Cathay Pacific ne navaja nobene specifične napačne uporabe prava, ki naj bi jo Splošno sodišče storilo pri preučitvi, ki jo je opravilo v točkah od 494 do 497 izpodbijane sodbe. Zato ta del v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 69 te sodbe, ni dopusten.

131 Tudi če bi se štelo, da družba Cathay Pacific s svojimi trditvami Splošnemu sodišču v bistvu očita, da je v točki 494 izpodbijane sodbe zavrnilo njene očitke, ki se nanašajo na predpise Indije in Singapurja, zgolj na podlagi njegove presoje v zvezi s predpisi na Japonskem in v Hongkongu, je treba ugotoviti, da te trditve temeljijo na napačnem razumevanju izpodbijane sodbe. Kot je namreč razvidno iz točk 495 in 496 navedene sodbe, je Splošno sodišče preučilo očitke, ki so se nanašali specifično na predpise Indije in Singapurja.

Šesti del: kršitev načela enakega obravnavanja

– *Trditve strank*

132 Družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je v točki 502 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je namen njene trditve dokazati, da je bilo obravnavanje drugega prevoznika, ki naj bi izhajalo iz obstoja državne prisile v Dubaju (Združeni arabski emirati), nezakonito, ter da skušala to nezakonito obravnavo uveljaviti v svojo korist. Po mnenju družbe Cathay Pacific to ni bila njena trditev, da bi morala Komisija, ker je priznala, da se lahko na razlog obrambe, ki se nanaša na državno prisilo, sklicuje drug prevoznik, zlasti zaradi dopisa pristojnega organa Dubaja, zaradi doslednosti priznati, da se to razlogovanje uporablja tudi za družbo Cathay Pacific v Hongkongu, zlasti ker je CAD v svojih dopisih prav tako jasno navedla, da nalaga sistem kolektivne odobritve.

133 Komisija trdi, da ta šesti del ni utemeljen.

– *Presoja Sodišča*

134 Ugotoviti je treba, da družba Cathay Pacific s tem delom v bistvu trdi, da je Splošno sodišče napačno razlagalo trditve, ki mu jih je predložila, in da v tem okviru ta družba graja le točko 502 izpodbijane sodbe, v kateri je Splošno sodišče navedlo, da tudi ob predpostavki, da je Komisija ravnala nezakonito s tem, da ni ugotovila odgovornosti drugih prevoznikov, taka nezakonitost, o kateri Splošno sodišče v okviru tožbe pred njim ni odločalo, nikakor ne more privesti do tega, da bi Splošno sodišče ugotovilo diskriminacijo in s tem nezakonitost v razmerju do pritožnice, saj mora biti načelo enakega obravnavanja usklajeno s spoštovanjem zakonitosti, v skladu s katerim se ne more nihče v svojo korist sklicevati na nezakonitost, storjeno v korist drugega.

135 Vendar je Splošno sodišče v točki 505 izpodbijane sodbe navedlo, da trditve družbe Cathay Pacific temeljijo na napačni premisi, da naj bi bile „izjave in praksa“ pristojnega upravnega organa v Dubaju podobne tistim CAD iz Hongkonga, zaradi česar naj bi bili prevozniki na zadevnih ozemljih v podobnem položaju, in sicer, da so morali razpravljati o dodatnih taksah, preden so zaprosili za njihovo odobritev. Iz te presoje tako izhaja, da Splošno sodišče ni napačno razlagalo trditev, ki so mu bile predložene.

136 Poleg tega je Splošno sodišče v točki 508 izpodbijane sodbe s sklicevanjem na točke od 416 do 451 navedene sodbe opozorilo, da družba Cathay Pacific ni dokazala, da za prevoznike v Hongkongu velja zahteva po usklajevanju tarif. Iz analize prvih treh delov tega pritožbenega razloga pa je razvidno, da družba Cathay Pacific teh ugotovitev ni mogla ovreči.

137 Iz tega sledi, da je treba ta del zavrniti kot neutemeljen.

138 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba drugi pritožbeni razlog delno zavreči kot nedopusten in delno zavrniti kot neutemeljen.

Tretji pritožbeni razlog: Splošno sodišče po tem, ko je sporni sklep razglasilo za delno ničen zaradi zastaranja, ni odločilo o vseh trditvah, ki so mu bile predložene

Trditve strank

139 Družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je po tem, ko je sprejelo drugi tožbeni razlog, naveden pred njim, ugotovilo, da prvega in četrtega tožbenega razloga ni treba več preučiti.

140 V nasprotju s tem, kar naj bi razsodilo Splošno sodišče, bi razglasitev ničnosti člena 1(1)(g) in (4)(g) spornega sklepa, ki bi izhajala iz sprejetja drugega tožbenega razloga, pomenila le razglasitev delne ničnosti tega sklepa, tako da zaradi te razglasitve ničnosti prvi tožbeni razlog, naveden na prvi stopnji, ne bi postal brezpredmeten. Nasprotno, ta prvi tožbeni razlog naj bi bil odločilen za tožbo družbe Cathay Pacific kot celoto, saj se je nanašal na razglasitev ničnosti spornega sklepa v celoti v delu, v katerem je Komisija ugotovila, da je družba Cathay Pacific sodelovala pri enotni in trajajoči kršitvi. Prav tako se je s četrtim tožbenim razlogom na prvi stopnji, ki se je nanašal na to, da Komisija ni zadostno obrazložila svoje ugotovitve, da je družba Cathay Pacific sodelovala pri tej kršitvi, izpodbijala zakonitost tega sklepa v celoti, kar naj bi Splošno sodišče prav tako napačno razlagalo.

141 Komisija meni, da tretji pritožbeni razlog ni utemeljen.

Presoja Sodišča

142 Najprej je treba opozoriti, da je Splošno sodišče, potem ko je sprejelo drugi tožbeni razlog na prvi stopnji, razglasilo ničnost člena 1(1)(g) in (4)(g) spornega sklepa v delu, v katerem je bilo ugotovljeno, da je družba Cathay Pacific, prvič, kršila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP v zvezi s povezavami znotraj EGP, in drugič, člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu v zvezi s povezavami Unija-Švica.

143 Tako je Splošno sodišče v točki 243 izpodbijane sodbe ugotovilo, da tožba, ki jo je družba Cathay Pacific vložila zoper prvotni sklep, ne more povzročiti zadržanja zastaralnega roka iz člena 25(6) Uredbe št. 1/2003 v zvezi s protipravnimi ravnanji, povezanimi s povezavami znotraj EGP in povezavami Unija-Švica, saj ta sklep ne zajema teh protipravnih ravnanj. Splošno sodišče je v točki 245 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija s tem, da je v spornem sklepu družbo Cathay Pacific sankcionirala za enotno in trajajočo kršitev v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica, kršila pravila o zastaranju iz člena 25 te uredbe.

144 Potem ko je Splošno sodišče tako ta drugi tožbeni razlog na prvi stopnji sprejelo, je v točkah 249 in 254 izpodbijane sodbe ugotovilo, da preučitev prvega in četrtega tožbenega razloga, ki sta bila navedena pred njim, „ni več potrebna“.

145 Iz izpodbijane sodbe in tožbe pred Splošnim sodiščem pa je razvidno, da se je družba Cathay Pacific s prvim in četrtim tožbenim razlogom pred Splošnim sodiščem omejila na navedbo napačne uporabe prava in napačne ugotovitve dejanskega stanja ter nezadostne obrazložitve spornega sklepa le v zvezi s „povezavami znotraj EGP in Unija-Švica“.

146 Prvi tožbeni razlog družbe Cathay Pacific pred Splošnim sodiščem se je namreč nanašal na to, „da [naj bi] Komisija napačno uporabila pravo in/ali napačno ugotovila dejansko stanje s tem, da je [družbo Cathay Pacific] vključila v člen 1(1) in (4) izreka [spornega] sklepa in da je ugotovila, da je [družba Cathay Pacific] sodelovala pri zatrjevani enotni in trajajoči kršitvi, oziroma da [naj] Komisija teh ugotovitev [ne bi] pravno zadostno dokazala“. V zvezi s tem je iz tožbe na prvi stopnji razvidno, da se je ta prvi tožbeni razlog nanašal le na povezave znotraj EGP in Unija-Švica. Tako se je družba Cathay Pacific jasno sklicevala le na določbe spornega sklepa, ki jih je Splošno sodišče zaradi zastaranja razglasilo za nične, ne le v naslovu prvega tožbenega razloga, ampak tudi v njegovi vsebini.

147 Poleg tega je družba Cathay Pacific v točki 44 tožbe pred Splošnim sodiščem sicer res navedla, da je prvi tožbeni razlog, naveden pred njim, „odločilen“ tudi za „tožbo kot celoto, zlasti ob upoštevanju ugotovitve Komisije, da bi bila razdelitev enotne in trajajoče kršitve na ločene kršitve umetna“, in da „tudi če je [družba Cathay Pacific] napačno navedena v dveh delih kršitve, ni mogoče šteti, da je sodelovala pri enotni in trajajoči kršitvi, zato je treba [sporni] sklep razglasiti za ničen v delu, v katerem se nanaša nanjo“.

148 Vendar je treba ugotoviti, da je družba Cathay Pacific poleg tega v okviru tretjega tožbenega razloga, navedenega pred Splošnim sodiščem, posebej izpodbijala svoje sodelovanje pri enotni in trajajoči kršitvi, kot je bila opredeljena v spornem sklepu, v delu, v katerem se nanaša na tri sestavne dele te kršitve, ki so vsebinsko ločeni, in sicer dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij. Ta tretji tožbeni razlog pa je bil preučen v točkah od 255 do 377 izpodbijane sodbe. Zato ni mogoče šteti, da Splošno sodišče z ugotovitvijo, da ni bilo treba odločiti o prvem in četrtem tožbenem razlogu, ki sta mu bila predložena, ker je bil drugi tožbeni razlog utemeljen, ni odločilo o trditvah družbe Cathay Pacific, ki se nanašajo na njeno sodelovanje pri enotni in trajajoči kršitvi.

149 Kar zadeva četrti tožbeni razlog pred Splošnim sodiščem, je treba navesti, da se je ta nanašal na to, „da Komisija ni zadostno obrazložila svoje ugotovitve, da je [družba Cathay Pacific] sodelovala pri enotni in trajajoči kršitvi“. Res je torej, da v naslovu tega tožbenega razloga ni bilo navedeno, da se navedeni tožbeni razlog nanaša le na „povezave znotraj EGP in Unija-Švica“. Vendar je iz trditev, navedenih v utemeljitev tega tožbenega razloga, zlasti v točkah od 88 do 90 tožbe pred Splošnim sodiščem, razvidno, da se je družba Cathay Pacific s tem tožbenim razlogom sklicevala le na te povezave. Prav tako je iz točke 91 te tožbe razvidno, da je družba Cathay Pacific grajala to, da ni bila vključena na seznam udeležencev iz člena 1(1) in (4) izreka spornega sklepa.

150 Ker pa je Splošno sodišče s tem, da je ugodilo drugemu tožbenemu razlogu na prvi stopnji, člen 1(1) in (4) izreka spornega sklepa razglasilo za ničen v delu, v katerem sta se ti določbi nanašali na družbo Cathay Pacific, in ker sta se navedeni določbi nanašali prav na povezave znotraj EGP in Unija-Švica, Splošno sodišče ni napačno uporabilo prava, ker je ugotovilo, da teh drugih dveh tožbenih razlogov ni več treba analizirati.

151 Iz navedenega izhaja, da je treba tretji pritožbeni razlog zavrniti kot neutemeljen.

Peti pritožbeni razlog: napačna uporaba prava pri presoji dokazov, ki niso neposredno povezani s kršitvami, očitanimi družbi Cathay Pacific, in pomanjkljivo razlogovanje v zvezi z dokazi o njenem sodelovanju pri enotni in trajajoči kršitvi

Trditve strank

152 Družba Cathay Pacific ob sklicevanju na točke od 312 do 345 izpodbijane sodbe trdi, da je Splošno sodišče s tem, da je razglasilo ničnost člena 1(1)(g) in (4)(g) spornega sklepa ter posledično znatno zmanjšalo obseg in obdobje sodelovanja družbe Cathay Pacific pri enotni in trajajoči kršitvi, storilo napako, ker ni prepričljivo pojasnilo svojega pristopa k presoji dokazov, ki ne spadajo v obdobje kršitve ali so zunaj geografske pristojnosti Komisije, zlasti tega, kako bi lahko ti dokazi „potrdili razlago“ nekaterih drugih dokazov.

153 Tako naj, na prvem mestu, razlogovanje Splošnega sodišča ne bi bilo jasno glede njegovega pristopa v zvezi z dokazi o dogodkih pred začetkom kršitve, pripisane družbi Cathay Pacific, ali glede upoštevnosti teh dokazov za ugotovitev, da je ta družba sodelovala pri enotni in trajajoči kršitvi. Ker je Splošno sodišče člen 1(1)(g) in (4)(g) spornega sklepa razglasilo za ničen, naj bi moralo ponovno preučiti upoštevnost dokazov, ki se nanašajo na obdobje pred obdobjem kršitve, pripisano družbi Cathay Pacific, kot izhaja iz te razglasitve ničnosti. Vendar naj ne bi bilo jasno, ali je Splošno sodišče opravilo tako ponovno preučitev. Zdelo naj bi se namreč, da se dokazi v zvezi z obdobjem pred kršitvijo, kot naj bi bila odtlej ugotovljena, obravnavajo kot neposredni dokazi o kršitvi in zlasti kot dokazi o sodelovanju pri enotni in trajajoči kršitvi.

154 Na drugem mestu, družba Cathay Pacific izpodbija elemente, ki naj bi potrjevali, da je ta družba storila kršitev v zvezi z obdobji in geografskimi območji, za katera je bila Komisija pristojna za ugotovitev kršitve.

155 Prvič, družba Cathay Pacific trdi, da ni jasno, ali je Splošno sodišče v točki 333 izpodbijane sodbe uporabilo izraz „potrditi“ v smislu, da dokazi v zvezi s stiki v Švici potrjujejo razlago nekaterih drugih dokazov, ali bolj v smislu, da ti dokazi neposredno potrjujejo, da so se dogodki dejansko zgodili.

156 Drugič, ne bi naj bilo mogoče razumeti, zakaj dokazi iz točk obrazložitve v zvezi s stiki v Švici potrjujejo dokaze iz drugih točk obrazložitve.

157 Tretjič, na splošno naj bi bila analiza Splošnega sodišča pomanjkljiva glede vloge dokazov, ki ne spadajo v obdobje kršitve ali ki ne spadajo v geografsko pristojnost Komisije. Splošno sodišče naj bi namreč moralo pojasniti, na eni strani, dokaze, ki so bili neposredni dokazi o kršitvi, in, na drugi strani, dokaze, ki so potrjevali te dokaze. Vendar naj Splošno sodišče takega pojasnila ne bi podalo in naj bi poleg tega dokaze, ki naj bi služili za potrditev, obravnavalo kot neposredne dokaze o kršitvi.

158 Četrtič, družba Cathay Pacific navaja, da naj bi v točki 333 izpodbijane sodbe sklicevanje Splošnega sodišča na 90 stikov, ki jih je Komisija povzela v točkah od 757 do 759 obrazložitve spornega sklepa, da bi dokazala njeno sodelovanje pri svetovnem omejevalnem sporazumu, vključevalo dvanajst točk obrazložitve v zvezi s Švico, kar naj bi kazalo na to, da se vse te točke obrazložitve medsebojno potrjujejo. Splošno sodišče pa naj ne bi podalo nobenega razlogovanja

v utemeljitev tej vrsti potrditve, zaradi česar naj ne bi bilo mogoče razumeti, zakaj ravnanje, do katerega je prišlo v tem lokalnem okviru, potrjuje obstoj ravnanja, ki je bilo storjeno v drugem okviru.

159 Na tretjem mestu, družba Cathay Pacific trdi, da dokazi, ki se nanašajo na ravnanja, ki spadajo v pristojnost Komisije, in so navedeni v točkah 52 obrazložitve spornega sklepa, ne zadostujejo za ugotovitev, da je ta družba sodelovala pri enotni in trajajoči kršitvi, niti da je bila ali bi morala biti seznanjena s celovitim načrtom, značilnim za enotno in trajajočo kršitev kot celoto.

160 Komisija trdi, da peti pritožbeni razlog ni utemeljen.

Presoja Sodišča

161 Ugotoviti je treba, da družba Cathay Pacific s tem pritožbenim razlogom, ki se nanaša na točke od 312 do 345 izpodbijane sodbe, v bistvu trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je za presojo njenega sodelovanja pri enotni in trajajoči kršitvi upoštevalo dokaze v zvezi z ravnanji, ki so bila sprejeta pred obdobjem kršitve, ali ravnanji, ki z geografskega vidika ne spadajo v pristojnost Komisije. V zvezi s tem družba Cathay Pacific Splošnemu sodišču očita, da ni pojasnilo, ali je treba te dokaze šteti za „potrditev“ njene vpletenosti v kršitev ali za neposredne dokaze o tej vpletenosti.

162 Iz sodne prakse, navedene v točkah 68 in 69 te sodbe, pa izhaja, da v delu, v katerem družba Cathay Pacific s tem pritožbenim razlogom graja točke izpodbijane sodbe, v katerih je Splošno sodišče presodilo dejstva in dokaze, ta pritožbeni razlog ni dopusten, saj družba Cathay Pacific ne trdi, da je Splošno sodišče ta dejstva ali te dokaze izkrivilo.

163 Poleg tega, v delu, v katerem družba Cathay Pacific z navedenim pritožbenim razlogom trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo – ker je razglasilo ničnost člena 1(1)(g) in (4)(g) spornega sklepa ter posledično zmanjšalo obseg in trajanje sodelovanja družbe Cathay Pacific pri enotni in trajajoči kršitvi, pri čemer se je Splošno sodišče vseeno sklicevalo na točke obrazložitve spornega sklepa, v katerih sta bili ti določbi potrjeni, in torej na dokaze, ki so se nanašali na ravnanja zunaj obdobja kršitve ali ki niso bila del geografskega obsega dela kršitve, za katerega se je družba Cathay Pacific odtlej štela za odgovorno – je treba opozoriti, da se mora Komisija za ugotovitev obstoja kršitve člena 101(1) PDEU sklicevati na resne, natančne in skladne dokaze.

164 Vendar ni nujno, da vsak dejanski element, ki ga navaja Komisija, izpolnjuje ta merila glede vseh elementov kršitve. Dovolj je, da sklenjen krog indicev, na katere se sklicuje ta institucija – če se presoja celostno – izpolnjuje to zahtevo (sodba z dne 1. julija 2010, Knauf Gips/Komisija, C-407/08 P, EU:C:2010:389, točka 47 in navedena sodna praksa).

165 Tako Splošnemu sodišču sklepa Komisije ni treba razglasiti za ničnega zgolj zato, ker se je ta v svojem sklepu sklicevala na dejstva, ki niso neposredni dokazi o sodelovanju zadevnega podjetja pri očitani kršitvi. Zadostuje namreč, da Splošno sodišče preveri, kot je to storilo v obravnavani zadevi, ali so bili vsi preučeni elementi taki, da potrjujejo ugotovitev, da je zadevno podjetje sodelovalo pri enotni in trajajoči kršitvi. V zvezi s tem lahko dokazi, ki se nanašajo na stike pred obdobjem kršitve ali na ravnanja, ki ne spadajo v pristojnost Komisije, potrdijo razlago drugih dokazov, ki se navezujejo na to obdobje, da bi se ta dejstva umestila v kontekst ali da bi se dokazala ponovitev nekaterih vrst ravnanj ali praks.

166 V obravnavani zadevi je Splošno sodišče, kot je generalni pravobranilec navedel v točkah 138 in 139 sklepnih predlogov, kar zadeva po eni strani stike pred obdobjem kršitve, v točkah od 315 do 322 izpodbijane sodbe ugotovilo, da se je več teh stikov nanašalo na povezave, ki spadajo v pristojnost Komisije. V točkah od 323 do 327 navedene sodbe je Splošno sodišče razsodilo, da tudi če bi se vsi drugi izpodbijani stiki nanašali na povezave, ki v zadevnih obdobjih niso bile v pristojnosti Komisije, jih ta institucija vseeno lahko upošteva, da bi si ustvarila celovito sliko stanja in tako potrdila razlago, ki jo je treba podati glede dokazov, ki jih je imela na voljo.

167 Splošno sodišče je namreč v točkah od 325 do 327 izpodbijane sodbe v bistvu ugotovilo, da so ti stiki, čeprav se nanašajo na take povezave, spadali v okvir omejevalnega sporazuma na svetovni ravni, ki je temeljil na mreži dvostranskih in večstranskih stikov, katerih obstoj in način delovanja prvonavedeni stiki potrjujejo. Splošno sodišče je v točki 328 navedene sodbe poudarilo, da družba Cathay Pacific „ni trdila, da ti stiki ne potrjujejo razlage drugih dokazov“, in da se ne zatrjuje, da „so izključeni iz pristojnosti Komisije“. Poleg tega je Splošno sodišče v tej točki 328 navedene sodbe pojasnilo, da približno 40 stikov, ki jih je družba Cathay Pacific izpodbijala, spada med približno 90 upoštevnih stikov, ki jih je Komisija preučila v spornem sklepu.

168 Pa drugi strani je Splošno sodišče v zvezi s stiki, ki ne spadajo v geografsko pristojnost Komisije, naprej v točki 332 izpodbijane sodbe presodilo, da so se ti stiki nanašali na povezave z odhodom iz Švice brez razlikovanja, zato Komisiji ni mogoče očitati, da je menila, da se nanašajo tudi na povezave Unija-Švica, in nato v točkah 333 in 334 navedene sodbe, da je bil namen navedenih stikov prav tako potrditi približno 90 stikov, ki jih je Komisija upoštevala kot dokaz sodelovanja družbe Cathay Pacific pri enotni in trajajoči kršitvi.

169 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da Splošno sodišče s tem, da je pri presoji sodelovanja družbe Cathay Pacific pri kršitvi upoštevalo elemente v zvezi z ravnanji, ki so se izvajala zunaj obdobja kršitve ali niso spadala v geografsko pristojnost Komisije, ni napačno uporabilo prava, saj je bilo s temi elementi mogoče veljavno potrditi druge dokaze.

170 Zato je treba peti pritožbeni razlog zavreči kot delno nedopusten in zavrniti kot delno neutemeljen.

Četrti pritožbeni razlog: neobstoj ustrezne obrazložitve za utemeljitev sodelovanja družbe Cathay Pacific pri enotni in trajajoči kršitvi

Trditve strank

171 Družba Cathay Pacific trdi, da je Splošno sodišče storilo napako, ker je sprejelo obrazložitev in dokaze, kot jih je Komisija navedla v spornem sklepu, da bi utemeljila svojo ugotovitev, da je družba Cathay Pacific sodelovala pri enotni in trajajoči kršitvi, ugotovljeni v tem sklepu, ter to obrazložitev in dokaze z lastnimi ugotovitvami z več vidikov neustrezno podkrepilo.

172 V zvezi s tem družba Cathay Pacific Splošnemu sodišču očita, prvič, da je sprejelo, da lahko sporni sklep temelji na istih elementih, s katerimi je mogoče dokazati enotno in trajajočo kršitev, kot so tisti, ki so bili uporabljeni v obrazložitvi prvotnega sklepa, čeprav Komisija v zadnjenavedenem sklepu ni ugotovila, da je družba Cathay Pacific sodelovala pri kakršni koli kršitvi v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica. Ker naj sporni sklep ne bi vseboval nobenega novega dokaza, naj torej ne bi bilo dopustno potrditi spornega sklepa na podlagi „analize dokazov“, ki je ne vsebuje.

173 Drugič, družba Cathay Pacific se sklicuje na točko 326 izpodbijane sodbe, v kateri naj bi Splošno sodišče povzelo eno od njenih trditev, vendar naj bi storilo napako, saj naj bi družbi Cathay Pacific pripisalo trditve, ki jih je, kot naj bi izhajalo iz konteksta, podala Komisija. Ta napaka naj bi dokazovala temeljno napako Splošnega sodišča pri razumevanju, ki naj bi vplivala na njegovo celotno analizo.

174 Tretjič, družba Cathay Pacific ob sklicevanju na točki 310 in 374 izpodbijane sodbe trdi, da Splošno sodišče ni izkazalo, da je ta družba vedela ali bi morala vedeti za splošni obseg in bistvene značilnosti omejevalnega sporazuma, ter da je bila potrebna natančna analiza, saj je Splošno sodišče priznalo, da centrala družbe Cathay Pacific ni bila v neposrednem stiku s centralo drugih prevoznikov. Stiki na lokalni ravni pa naj ne bi dokazovali seznanjenosti s celovitim načrtom. Zato naj Splošno sodišče preprosto ne bi presodilo dokazov in podalo ustreznega odgovora na trditve te družbe v zvezi s tem.

175 Četrtič, družba Cathay Pacific izpodbija ugotovitev Splošnega sodišča iz točke 306 izpodbijane sodbe, da Komisija ni opredelila „jedra prevoznikov“, katerega del naj bi bila družba Cathay Pacific, in da tega ta institucija nikakor ni bila dolžna storiti.

176 Petič, družba Cathay Pacific graja dokaze iz točk od 308 do 310 izpodbijane sodbe, pri čemer Splošnemu sodišču očita, da ni pojasnilo razlogov, zaradi katerih je mogoče s stiki, navedenimi v teh točkah, dokazati sodelovanje te družbe pri celovitem načrtu ali skupnem cilju, s katerim bi bilo mogoče dokazati njeno sodelovanje pri enotni in trajajoči kršitvi. Splošno sodišče naj ne bi navedlo nobene informacije, ki naj bi bila izmenjana med centralami zadevnih podjetij po enem od navedenih stikov. Dejstvo, da naj bi interna komunikacija s centralo njene letalske družbe vsebovala sklicevanja na lokalne stike, naj ne bi dokazovalo obstoja omejevalnega sporazuma niti komunikacije med centralami različnih prevoznikov, razen če se dokaže, da so bili ti lokalni stiki namenjeni prav doseganju tega rezultata.

177 Šestič, družba Cathay Pacific s sklicevanjem na točke 369, 372, 374 in 375 izpodbijane sodbe trdi, da ugotovitve Splošnega sodišča iz te točke 375, v skladu s katerimi je ta družba na eni strani vedela za načela omejevalnega sporazuma in sta se zadevno usklajevanje in nadzor na drugi strani uporabljala za vse povezave na svetovni ravni, niso potrjene z nobenim dokazom in niso ustrezno obrazložene. Splošno sodišče naj bi namreč moralo od Komisije zahtevati, naj dokaže, da je bila družba Cathay Pacific seznanjena ali bi morala biti dovolj seznanjena bodisi s stiki, ki so dokazovali splošni obseg in značilnosti zadevnega omejevalnega sporazuma, bodisi z rezultati teh stikov. Družba Cathay Pacific Splošnemu sodišču očita tudi, da se je v točki 369 izpodbijane sodbe sklicevalo na „domnevno seznanjenost“, čeprav niti Splošno sodišče niti Komisija nista prepričljivo obrazložila take domneve. Ker naj takega dokaza ne bi bilo, družba Cathay Pacific meni, da ugotovitve v zvezi z njenim sodelovanjem pri enotni in trajajoči kršitvi ni mogoče potrditi.

178 Sedmič, družba Cathay Pacific s sklicevanjem na točko 326 izpodbijane sodbe v bistvu graja razlogovanje Splošnega sodišča, v skladu s katerim je Komisija glede na namen dodatnih taks, da se uporabijo za vse povezave na svetovni ravni, lahko v kršitev vključila povezave znotraj EGP in Unija-Švica, pri čemer ta družba trdi, da s takim pristopom ni mogoče dokazati njene dejanske ali domnevne seznanjenosti z enotno in trajajočo kršitvijo. Družba Cathay Pacific v utemeljitev svojega stališča analizira več točk obrazložitve spornega sklepa, na katere se je oprlo Splošno sodišče, zlasti v točkah 339, od 314 do 322 in 332 izpodbijane sodbe, ter graja te točke obrazložitve in ugotovitve iz teh točk izpodbijane sodbe.

179 Tako družba Cathay Pacific v zvezi s točko 332 izpodbijane sodbe trdi, da je Splošno sodišče nadomestilo obrazložitev Komisije s svojo obrazložitvijo. Splošno sodišče naj bi namreč v tej točki 332 preučilo dokaze, ki se nanašajo predvsem na Air Cargo Council Switzerland (švicarski svet za letalski prevoz tovora, v nadaljevanju: ACCS). Splošno sodišče naj bi navedlo, da so prevozniki Unije med člani ACCS in da so pri zadevnih stikih dejavno sodelovali tako v zvezi z dodatno takso za gorivo kot v zvezi z zavrnitvijo plačila provizij. Splošno sodišče naj bi ugotovilo, da „so se ti stiki nanašali na povezave z odhodom iz Švice brez razlikovanja, [zato] Komisiji ni mogoče očitati, da je menila, da se nanašajo tudi na povezave Unija-Švica, čeprav v manjšem obsegu“. Vendar naj bi šlo za neobrazloženo trditev. V spornem sklepu naj ne bi bilo nobenega dokaza v zvezi s temi povezavami in Splošno sodišče naj ne bi bilo pristojno, da pomanjkljivo obrazložitev odločbe dopolni s svojo presojo. Vsekakor naj bi bile trditve Splošnega sodišča krožne v tem smislu, da če bi se prevozniki Unije želeli dogovoriti o dodatni taksi za gorivo za povezave med Unijo in Švico, ne bi imeli nobenega razloga, da bi „motili druge prevoznike“.

180 Komisija trdi, da četrti pritožbeni razlog ni utemeljen.

Presoja Sodišča

181 V zvezi s prvim očitkom, s katerim družba Cathay Pacific Splošnemu sodišču očita, da je napačno uporabilo pravo s tem, da je dopustilo, da se lahko Komisija opre na iste dokaze, kot so bili uporabljeni v prvotnem sklepu, da je ugotovila, da je ta družba sodelovala pri enotni in trajajoči kršitvi v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica, čeprav je bilo v izreku navedenega prvotnega sklepa ugotovljeno, da ta družba ni sodelovala pri enotnih kršitvah v zvezi s temi povezavami, zadostuje opozoriti, da je bil prvotni sklep razglašen za ničen med drugim zato, ker je ta sklep vseboval protislovja med obrazložitvijo in izrekom tega sklepa. Natančneje, medtem ko je bila v obrazložitvi navedenega sklepa opisana ena sama enotna in trajajoča kršitev v zvezi z vsemi povezavami, zajetimi z omejevalnim sporazumom, pri katerem naj bi sodelovali vsi obtoženi prevozniki, so bile v izreku tega sklepa opredeljene bodisi štiri ločene enotne in trajajoče kršitve bodisi ena sama enotna in trajajoča kršitev, za katere je bila odgovornost pripisana le prevoznikom, ki so na povezavah, na katere se nanašajo členi od 1 do 4 prvotnega sklepa, neposredno sodelovali pri kršitvah, na katere se nanaša vsak od navedenih členov, ali pa so vedeli za dogovarjanje o teh povezavah, za katero so sprejeli tveganje.

182 V teh okoliščinah, glede na to, da je morala Komisija zaradi izvršitve sodbe, s katero je bil prvotni sklep razglašen za ničen, to protislovje odpraviti, se pritožnica ne more sklicevati na izrek prvotnega sklepa, da bi Komisiji očitala, da je iste dokaze, kot so bili uporabljeni v prvotnem sklepu, ponovno preučila in nato iz njih izpeljala nasprotno ugotovitev od tiste iz izreka prvotnega sklepa.

183 Poleg tega, če bi se štelo, da želi pritožnica s svojim očitkom izpodbijati tudi neobstoj kakršnega koli dokaza v spornem sklepu glede seznanjenosti s kršitvenim ravnanjem v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica, zadostuje navesti, da družba Cathay Pacific s tem očitkom ne zatrjuje nobene napačne uporabe prava, ki naj bi jo storilo Splošno sodišče, ampak zgolj na splošno graja sporni sklep. V zvezi s tem pa zadostuje opozoriti, da trditve iz pritožbe, s katerimi se ne graja sodba, ki jo je Splošno sodišče izdalo na podlagi predloga za razglasitev ničnosti sklepa, ampak sklep, katerega razveljavitev je bila predlagana pred Splošnim sodiščem, niso dopustne (glej sodbo z dne 29. junija 2023, TUIfly/Komisija, C-763/21 P, EU:C:2023:528, točka 53 in navedena sodna praksa).

184 V zvezi z očitkom zoper točko 326 izpodbijane sodbe je treba navesti, da različica navedene sodbe v jeziku postopka dejansko vsebuje očitno napako, ker je v njej navedena „tožeča stranka“, medtem ko se je glede na sobesedilo, v katerega je umeščena ta točka, Splošno sodišče v tej točki dejansko sklicevalo na „Komisijo“.

185 Vendar ni mogoče šteti, da je zaradi te napake celotna analiza Splošnega sodišča nezakonita. Iz sobesedila, v katero je umeščena ta točka 326, je namreč jasno razvidno, da gre zgolj za pisno pomoto in da Splošno sodišče v navedeni točki 326 ni napačno razlagalo trditev družbe Cathay Pacific. Splošno sodišče je namreč v točkah 325 in 326 izpodbijane sodbe predstavilo stališče Komisije, kot izhaja iz spornega sklepa, v točki 327 navedene sodbe pa se je sklicevalo na stališče družbe Cathay Pacific in odgovorilo na trditve te družbe. Poleg tega je iz točke 291 izpodbijane sodbe, ki je družba Cathay Pacific ne izpodbija in v kateri so povzete njene trditve, razvidno, da Splošno sodišče teh trditev ni razlagalo napačno. Zato je treba ta očitek zavrniti kot neutemeljen.

186 V zvezi z očitkom, ki se nanaša na točki 310 in 374 izpodbijane sodbe, je treba navesti, da je Splošno sodišče v točki 310 izpodbijane sodbe v bistvu navedlo, da čeprav so nekatere izmenjave informacij med družbo Cathay Pacific in drugimi prevozniki potekale prek lokalnih zaposlenih, so si centrale zadevnih podjetij izmenjale informacije, tako da je treba za te stike, čeprav so posredni, šteti, da spadajo v okvir organizacije spornega omejevalnega sporazuma na več ravneh.

187 V delu, v katerem družba Cathay Pacific trdi, da seznanjenosti s celovitim načrtom ni mogoče dokazati s stiki na lokalni ravni, je treba navesti, da v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 164 te sodbe, zadostuje, da sklop indicev, na katerega se sklicuje Komisija, če se presoja celostno, izpolnjuje dokazni standard, ki omogoča ugotovitev obstoja enotne in trajajoče kršitve ter sodelovanje podjetja pri tej kršitvi, ne glede na raven, na kateri so bili taki stiki, katerih obstoj je potrjen z dokazi, vzpostavljeni. Tako je treba to trditev družbe Cathay Pacific zavrniti kot neutemeljeno.

188 V zvezi s točko 374 izpodbijane sodbe, v kateri je Splošno sodišče ugotovilo, da je Komisija navedla splošni obseg in bistvene značilnosti omejevalnega sporazuma ter usklajevanja v zvezi z dodatno takso za gorivo, pri čemer je pojasnilo, da se ista načela smiselno uporabljajo za druge sestavne dele enotne in trajajoče kršitve, zadostuje navesti, da se Splošno sodišče ni omejilo na to splošno ugotovitev.

189 Splošno sodišče se je namreč v točki 375 izpodbijane sodbe sklicevalo na številne stike, navedene v spornem sklepu, in ugotovilo, da ti stiki dokazujejo, da družba Cathay Pacific ni mogla prezreti obstoja mreže stikov, ki je privedla do izmenjave informacij in usklajevanja tako v zvezi z dodatno takso za gorivo in dodatno takso za varnost kot z zavrnitvijo plačila provizij. Splošno sodišče je v tej točki tudi navedlo, da družba Cathay Pacific ob upoštevanju teh stikov ni mogla prezreti niti skupnega pričakovanja tržne discipline na področju dodatnih taks niti obstoja sistema na več ravneh. Poleg tega je Splošno sodišče s sklicevanjem na točke od 354 do 356 navedene sodbe ter ob upoštevanju geografskega obsega objav in razprav v zvezi z dodatno takso za gorivo, številnih držav, v katerih je družba Cathay Pacific sodelovala pri tajnih stikih, in številnih pobud družbe Cathay Pacific, s katerimi je hkrati želela zaposlene svojih hčerinskih družb spodbuditi k usklajevanju s konkurenti na lokalni ravni, v točki 375 izpodbijane sodbe ugotovilo, da bi lahko družba Cathay Pacific tudi razumno vedela in prevzela tveganje, da sta zadevno usklajevanje in nadzor zajemala vse povezave na svetovni ravni.

190 Tako je treba ugotoviti, da te točke izpodbijane sodbe vsebujejo le presojo dejstev in dokazov, zato očitek, s katerim se te izpodbijajo, ni dopusten, saj se družba Cathay Pacific ne sklicuje na njihovo izkrivljanje.

191 V zvezi z očitkom zoper točko 306 izpodbijane sodbe družba Cathay Pacific trdi, da je ugotovitev Splošnega sodišča iz te točke dejansko in pravno napačna, ker naj bi Komisija v podrazdelku 4.3.3 spornega sklepa opredelila jedro obtoženih prevoznikov in ker naj bi bila opredelitev takega trdega jedra posebej pomembna za seznanjenost s skupnim ciljem omejevalnega sporazuma, kar naj bi bil pogoj za to, da se za podjetje lahko šteje, da je pri njem sodelovalo.

192 V zvezi s tem je treba navesti, da je Splošno sodišče v tej točki 306 izpodbijane sodbe in v točki 280 navedene sodbe, na katero napotuje navedena točka 306, pojasnilo, da se okoliščina, da se je intenzivnost sodelovanja pri tej kršitvi med obtoženimi prevozniki lahko razlikovala, upošteva le pri presoji teže kršitve in določitvi zneska globe.

193 Splošno sodišče je v tej točki 306 navedlo, da trditev družbe Cathay Pacific temelji na napačni premisi, saj Komisija v spornem sklepu takega „jedra“ ni opredelila in tega nikakor ni bila dolžna storiti.

194 Zato Splošno sodišče s tem, da je prišlo do te ugotovitve, ni napačno uporabilo prava.

195 Zato je treba trditev, da je Splošno sodišče napačno ugotovilo, da Komisija ni opredelila jedra prevoznikov, zavrniti kot brezpredmetno, ker temelji na napačni premisi, da bi morala Komisija tako jedro opredeliti.

196 Tako je Splošno sodišče v tej točki 281 v bistvu navedlo, da se je Komisija v spornem sklepu kvečjemu sklicevala na izjave družbe Lufthansa, v skladu s katerimi je večina stikov („core group of contact“) vključevala predvsem dvostransko komunikacijo po mobilnem telefonu med direktorji za cenovno politiko različnih prevoznikov, da pa ta institucija nikakor teh izjav ni sprejela za svoje niti ni ugotovila obstoja ali obrisov take skupine stikov, ki je ločena od drugih spornih stikov. Družba Cathay Pacific prav tako ne izpodbija te ugotovitve.

197 Poleg tega je treba v delu, v katerem družba Cathay Pacific izpodbija to presojo dejstev in dokazov, ki jo je opravilo Splošno sodišče, njene trditve v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 69 te sodbe, zavreči kot nedopustne.

198 V zvezi z očitkom, ki se nanaša na točke od 308 do 310 izpodbijane sodbe, je treba na eni strani navesti, da v delu, v katerem se s tem očitkom družbe Cathay Pacific grajajo dokazi iz teh točk izpodbijane sodbe, tak očitek prav tako ni dopusten na podlagi sodne prakse, navedene v točki 69 te sodbe, ker družba Cathay Pacific s tem očitkom ne trdi, da je Splošno sodišče v teh točkah od 308 do 310 izkrivilo sporni sklep, ampak se omejuje na izpodbijanje presoje dejanskega stanja, ki je v teh točkah, in tako želi doseči, da bi Sodišče ponovno presodilo dejstva.

199 Na drugi strani, v delu, v katerem družba Cathay Pacific s tem očitkom trdi, da Splošno sodišče ni zadostno obrazložilo izpodbijane sodbe, ker ni ustrezno pojasnilo upoštevnosti stikov, navedenih v točkah od 308 do 310 navedene sodbe, za dokaz sodelovanja družbe Cathay Pacific pri skupnem cilju ali celovitem načrtu, je treba opozoriti, da obveznost obrazložitve, ki jo ima Splošno sodišče na podlagi člena 36 Statuta Sodišča Evropske unije v povezavi s členom 53, prvi odstavek, tega statuta, temu sodišču nalaga, da jasno in nedvoumno navede razlogovanje, ki mu je sledilo, tako da se lahko zadevne osebe seznanijo z utemeljitvijo sprejetega sklepa in da lahko Sodišče opravi

sodni nadzor (sodbi z dne 11. aprila 2013, Mindo/Komisija, C-652/11 P, EU:C:2013:229, točka 29, in z dne 26. septembra 2024, Covestro Deutschland in Nemčija/Komisija, C-790/21 P in C-791/21 P, EU:C:2024:792, točka 113 in navedena sodna praksa).

200 Vendar ta obveznost Splošnega sodišča ne zavezuje k obrazložitvi, ki bi izčrpno in drugemu za drugim sledila vsem razlogovanjem strank v sporu. Obrazložitev je torej lahko implicitna, če zadevnim osebam omogoča, da se seznanijo z razlogi, na katere se je oprlo Splošno sodišče, Sodišču pa, da ima na voljo dovolj elementov za nadzor v okviru pritožbe (sodbi z dne 7. januarja 2004, Aalborg Portland in drugi/Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P in C-219/00 P, EU:C:2004:6, točka 372, in z dne 26. septembra 2024, Covestro Deutschland in Nemčija/Komisija, C-790/21 P in C-791/21 P, EU:C:2024:792, točka 114 in navedena sodna praksa).

201 Iz točk od 308 do 310 izpodbijane sodbe pa je razvidno, da je Splošno sodišče dejansko odgovorilo na trditev družbe Cathay Pacific, navedeno v točki 307 navedene sodbe, da njena centrala ni bila v stiku s centralo drugih prevoznikov. Splošno sodišče je namreč v tej točki 308 v zvezi z dodatno takso za varnost navedlo, da je družba Lufthansa oktobra 2001 poslala standardni dopis, v katerem je utemeljila uporabo te dodatne takse, neposredno generalnim direktorjem oddelkov za tovor več prevoznikov, med katerimi je bila družba Cathay Pacific, ter da je ta dopis, čeprav ni bil zahtevan in nanj ni bilo odgovorjeno, vseeno izkazoval, da so bila obvestila poslana med centralami, pri čemer je poudarilo, da pasiven način sodelovanja pri kršitvi zadostuje za nastanek odgovornosti podjetja. Splošno sodišče je v točki 309 navedene sodbe poleg tega ugotovilo, da družba Cathay Pacific ne izpodbija tega, da je z elektronskimi sporočili družbe Lufthansa prejela več objav o zvišanju dodatne takse za gorivo, naslovljenih na različne prevoznike, ki so prav tako pomenili komunikacijo med centralami in jih ni mogoče ovreči z obrazložitvijo, da je šlo zgolj za javne izjave. Nazadnje, Splošno sodišče je v točki 310 navedene sodbe navedlo, da je iz več točk obrazložitve spornega sklepa razvidno, da so si lokalni zaposleni družbe Cathay Pacific na pobudo centrale te družbe izmenjavali informacije s centralami drugih prevoznikov oziroma so prek svojih lokalnih kolegov poskušali pridobiti informacije o stališču teh central, centralo družbe Cathay Pacific pa so recipročno kontaktirali lokalni predstavniki drugih prevoznikov, ki so nato o stališču družbe Cathay Pacific poročali svojim centralam. Splošno sodišče je ugotovilo, da so te izmenjave, čeprav posredne, navsezadnje pomenile komunikacijo med centralami in so potekale v organizaciji omejevalnega sporazuma na več ravneh.

202 Ugotoviti je torej treba, da je Splošno sodišče zadostno obrazložilo upoštevnost stikov, navedenih v točkah od 308 do 310 izpodbijane sodbe, da bi dokazalo sodelovanje družbe Cathay Pacific pri skupnem cilju ali celovitem načrtu.

203 V zvezi z očitkom, ki se nanaša na točke 369, 372, 374 in 375 izpodbijane sodbe, je treba navesti, da je Splošno sodišče v točki 369 navedene sodbe sicer uporabilo izraz „domnevno“, pri čemer je za njegov pomen napotilo na točko 350 navedene sodbe. Vendar je treba navesti, da je Splošno sodišče v točkah 370 in 371 navedene sodbe pravilno opozorilo, da mora Komisija dokazati, da je zadevno podjetje vedelo za to.

204 Čeprav družba Cathay Pacific v vlogah v pritožbenem postopku trdi, da Splošno sodišče ni moglo domnevati, da je vedela, da ravnanje drugih udeležencev pomeni kršitev, pa vseeno trdi, da se je Komisija utemeljeno zadovoljila z dokazom, da bi „morala biti“ dovolj seznanjena bodisi s stiki, ki razkrivajo splošni obseg in značilnosti zadevnega omejevalnega sporazuma, bodisi z rezultati teh stikov. Glede na to, da je Splošno sodišče v točki 375 izpodbijane sodbe iz preučitve številnih dvostranskih in večstranskih stikov, pri katerih je družba Cathay Pacific sodelovala v različnih

državah članicah in tretjih državah, sklepalo prav to, da ta družba „ni mogla prezreti“ obstoja mreže stikov, v okviru katere je potekala izmenjava informacij in usklajevanje, kar pomeni, da bi morala biti dovolj seznanjena z rezultati teh stikov, Sodišče ugotavlja, da ne more razumeti natančnega obsega očitka, ki ga družba Cathay Pacific poskuša podati v zvezi s točko 369 navedene sodbe. V skladu s sodno prakso pa trditev, ki ni dovolj jasna in natančna, da bi Sodišče lahko opravilo nadzor nad zakonitostjo, zlasti kadar bistveni elementi pritožbe iz besedila pritožbe ne izhajajo dovolj dosledno in razumljivo, ne izpolnjuje zahtev, ki izhajajo iz člena 256 PDEU, člena 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije ter člena 168(1)(d) in člena 169 Poslovnika (glej v tem smislu sodbo z dne 13. novembra 2025, AFG/Komisija, C-13/24 P, neobjavljena, EU:C:2025:884, točki 51 in 52 ter navedena sodna praksa). Zato je treba tak očitek šteti za nedopusten.

205 Družba Cathay Pacific sicer izrecno izpodbija tudi točko 375 izpodbijane sodbe, ker naj trditev iz prvega stavka te točke, da je vedela za načela omejevalnega sporazuma, ne bi bila potrjena z nobenim dokazom in naj ne bi bila podprta z ustrezno obrazložitvijo. Vendar je Splošno sodišče v naslednjih stavkih navedene točke pravno zadostno obrazložilo tako trditev s sklicevanjem na stike, navedene v nekaterih točkah obrazložitve. Kot pa je bilo opozorjeno v točki 69 te sodbe, je za presojo dokazov edino pristojno Splošno sodišče.

206 Poleg tega družba Cathay Pacific v tem okviru poleg očitka iz točke 203 navedene sodbe trdi, da bi morala Komisija dokazati, da je oziroma bi morala biti dovolj seznanjena bodisi s stiki, navedenimi v spornem sklepu in v točki 374 izpodbijane sodbe, v katerih so navedeni splošni obseg in bistvene značilnosti omejevalnega sporazuma, bodisi z rezultati teh stikov, ki jih je Splošno sodišče predstavilo v točki 375 izpodbijane sodbe.

207 Vendar družba Cathay Pacific ne navaja nobenega konkretnega očitka v zvezi z napako Splošnega sodišča v točkah 374 in 375 izpodbijane sodbe, ki sta bili povzeti v točkah 188 in 189 te sodbe. Ta očitek torej v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 71 te sodbe, ni dopusten.

208 V zvezi z očitki zoper točke od 314 do 322, 326, 332 in 339 izpodbijane sodbe je treba ugotoviti, da družba Cathay Pacific s temi očitki v bistvu trdi le, da Splošno sodišče ni pravilno presodilo dejanskih elementov, na katere se je sklicevalo v teh točkah, ali da se je napačno oprlo na stališče Komisije, kot je navedeno v točkah obrazložitve spornega sklepa, ki naj ne bi bile dovolj prepričljive. Tako družba Cathay Pacific dejansko izpodbija presojo dejstev in dokazov, ki jo je Splošno sodišče opravilo v navedenih točkah izpodbijane sodbe. Zato ti očitki v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 69 te sodbe, niso dopustni.

209 V preostalem, in sicer, kar zadeva trditev družbe Cathay Pacific v zvezi s točko 332 izpodbijane sodbe in domnevno nadomestitvijo obrazložitve, ki naj bi jo v tej točki storilo Splošno sodišče, zadostuje navesti, da ta nadomestitev ni dokazana glede na sodno prakso, navedeno v točki 85 te sodbe, saj je Splošno sodišče v navedeni točki 332 zgolj odgovorilo na trditve družbe Cathay Pacific, pri čemer se je oprlo na elemente iz spornega sklepa. Splošno sodišče je namreč v tej točki navedlo, da med strankama ni sporno, da je več prevoznikov Unije, med njimi družbe Société Air France, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, British Airways plc, Deutsche Lufthansa AG, Swiss International Air Lines AG in Martinair Holland NV, ki imajo prometne pravice na povezavah Unija-Švica, članov ACCS. Splošno sodišče je v tej točki tudi pojasnilo, da je iz različnih točk obrazložitve spornega sklepa razvidno, da so ti prevozniki dejavno sodelovali pri več zadevnih stikih v zvezi z dodatno takso za gorivo in zavrnitvijo plačila provizij. V teh okoliščinah je Splošno sodišče ugotovilo, da Komisiji ni mogoče očitati, da je menila, da so se ti stiki v delu, v katerem so se nanašali na povezave z odhodom iz Švice brez razlikovanja, nanašali

tudi na povezave Unija-Švica, čeprav v manjšem obsegu. Tako je treba trditve družbe Cathay Pacific zavrniti, saj ta presoja Splošnega sodišča temelji na elementih iz spisa, ki ga je imelo na voljo, ki jih je lahko veljavno uporabilo za odgovor na trditve, ki so mu bile predložene.

210 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba četrti pritožbeni razlog zavreči kot delno nedopusten in zavrniti kot delno neutemeljen.

Šesti pritožbeni razlog: napačna uporaba prava, ker je Splošno sodišče ugotovilo, da zavrnitev plačila provizij krši člen 101 PDEU in/ali je del enotne in trajajoče kršitve

Trditve strank

211 Družba Cathay Pacific s sklicevanjem na točke od 276 do 278 izpodbijane sodbe izpodbija ugotovitev Splošnega sodišča, da se z zavrnitvijo plačila provizij ne uresničuje legitimni cilj, ampak je del celovitega protikonkurenčnega načrta.

212 V zvezi s tem družba Cathay Pacific trdi, da s trditvami, navedenimi v točkah 277 in 278 izpodbijane sodbe, ni mogoče ovreči dejstva, da se je z zavrnitvijo plačila provizij uresničeval legitimen cilj. Ob upoštevanju legitimnega cilja naj Splošno sodišče ne bi dokazalo, da zavrnitev plačila provizij pomeni omejevanje konkurence zaradi cilja v okviru člena 101 PDEU. Poleg tega naj Komisija ne bi dokazala, ali je imela ta zavrnitev protikonkurenčno posledico v smislu tega člena. Zato naj Komisija ne bi dokazala, da je bil s tem ravnanjem kršen navedeni člen, Splošno sodišče pa naj bi napačno uporabilo pravo, ker je zavrnilo trditve družbe Cathay Pacific v zvezi s tem.

Presoja Sodišča

213 Splošno sodišče je v točkah od 276 do 278 izpodbijane sodbe navedlo, da glede domnevnega legitimnega cilja, ki se uresničuje z zavrnitvijo plačila provizij, trditve družbe Cathay Pacific temeljijo na napačni dejanski premisi. V zvezi s tem je Splošno sodišče v točki 277 navedene sodbe navedlo, da je iz spornega sklepa sicer res razvidno, da prevozniki in špediterji različno pravno razlagajo vprašanje plačila provizij, vendar obtoženi prevozniki niso zgolj zavzeli skupnega stališča, ki bi ga bilo treba zagovarjali pred sodiščem ali pred organi. Nasprotno, po mnenju Splošnega sodišča so se obtoženi prevozniki na večstranski ravni dogovorili, da bodo kolektivno zavrnili pogajanja s špediterji o plačilu provizij in jim bodo odobrili samo popuste na dodatne takse, pri čemer je Komisija predložila več internih elektronskih sporočil, v katerih so bila ta usklajevanja ponazorjena. Splošno sodišče je v točki 278 navedene sodbe dodalo, da je iz spornega sklepa razvidno tudi, da si je več prevoznikov na dvostranski ravni izmenjalo informacije, da bi se medsebojno prepričali, da še naprej sodelujejo pri zavrnitvi plačila provizij, kot je bilo razvidno zlasti iz telefonskega pogovora med družbama Deutsche Lufthansa AG in Société Air France.

214 Ker družba Cathay Pacific te trditve navaja na podlagi premise, da na podlagi teh ugotovitev Splošnega sodišča ni mogoče ovreči dejstva, da se je z zavrnitvijo plačila provizij uresničeval legitimni cilj, in ker Sodišče ni pristojno za presojo upoštevnosti dokazov, ki jih je upoštevalo Splošno sodišče, je treba te trditve v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 69 te sodbe, zavreči

kot nedopustne, ne da bi bilo treba preučiti, ali zaradi takega legitimnega cilja Splošno sodišče napačno ni dokazalo, da zavrnitev plačila provizij pomeni omejevanje zaradi cilja v smislu člena 101 PDEU.

215 Kar zadeva trditev, da Komisija ni dokazala, ali je imela ta zavrnitev protikonkurenčno posledico v smislu člena 101 PDEU, je treba navesti, da je treba to trditev zavreči kot nedopustno iz istih razlogov, kot so navedeni v točki 178 te sodbe.

216 Iz navedenega izhaja, da je treba šesti pritožbeni razlog zavreči kot nedopusten.

217 Ker nobeden od pritožbenih razlogov, ki jih je družba Cathay Pacific navedla v utemeljitev svoje pritožbe, ni bil sprejet, je treba to pritožbo v celoti zavrniti.

Stroški

218 Člen 184(2) Poslovnika določa, da če pritožba ni utemeljena, o stroških odloči Sodišče.

219 V skladu s členom 138(1) Poslovnika, ki se v pritožbenem postopku uporablja na podlagi člena 184(1) Poslovnika, se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki.

220 Ker je Komisija predlagala, naj se družbi Cathay Pacific naloži plačilo stroškov, in ker ta s pritožbenimi razlogi ni uspela, se ji naloži, da poleg svojih stroškov nosi tudi stroške Komisije.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

1. Pritožba se zavrne.

2. Družbi Cathay Pacific Airways Ltd se naloži plačilo stroškov postopka.

Podpisi