Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

26. února 2026 *

„Kasační opravný prostředek – Hospodářská soutěž – Kartelové dohody – Trh letecké nákladní dopravy – Rozhodnutí Evropské komise konstatující porušení článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o Evropském hospodářském prostoru a článku 8 Dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací – Koordinace složek cen za služby letecké nákladní dopravy (palivový příplatek, bezpečnostní příplatek a odmítnutí hradit provize z příplatků) – Příchozí služby nákladní dopravy – Územní pravomoc Komise – Kvalifikované účinky – Jediné a trvající protiprávní jednání – Nařízení č. 1/2003 – Článek 25 – Promlčení sankční pravomoci Komise – Důvod vycházející z promlčení – Nepominutelnost“

Ve věci C-367/22 P,

jejímž předmětem je kasační opravný prostředek podaný na základě článku 56 statutu Soudního dvora Evropské unie dne 7. června 2022,

Air Canada, se sídlem v Saint-Laurent (Kanada), zástupci: I.-Z. Prodromou-Stamoudi, dikigoros, a T. Soames, avocat,

účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelka)

přičemž další účastnicí řízení je:

Evropská komise, zástupci: P. Caro de Sousa a A. Dawes, jako zmocněnci, ve spolupráci s: G. Peretz, BL,

žalovaná v prvním stupni,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

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

generální advokát: A. Rantos,

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

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 10. dubna 2024,

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

* Jednací jazyk: angličtina.

vydává tento

Rozsudek

1 Svým kasačním opravným prostředkem se Air Canada domáhá zrušení rozsudku Tribunálu Evropské unie ze dne 30. března 2022, Air Canada v. Komise (T-326/17, dále jen „napadený rozsudek“, EU:T:2022:177), kterým Tribunál částečně zamítl její žalobu znějící na zrušení rozhodnutí Komise C(2017) 1742 final ze dne 17. března 2017 v řízení podle článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (Věc AT.39258 – Letecká nákladní doprava) (dále jen „sporné rozhodnutí“) v rozsahu, v němž se jí týká, a na zrušení pokuty, která jí byla tímto rozhodnutím uložena, nebo na snížení její výše.

Právní rámec

Dohoda o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem

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

3 Podle článku 11 uvedené dohody:

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

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

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

Smlouva o FEU

5 Článek 101 odst. 1 SFEU stanoví:

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

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

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

c) rozdělují trhy nebo zdroje zásobování;

[…]“

Dohoda o EHP

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

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

Nařízení č. 1/2003

8 Článek 7 odst. 1 nařízení č. 1/2003 stanoví:

„Pokud [Evropská k]omise na základě stížnosti nebo z vlastního podnětu zjistí jednání v rozporu s články [101] nebo [102 SFEU], může svým rozhodnutím nařídit, aby dotyčné podniky a sdružení podniků takové protiprávní jednání ukončily. Za tím účelem jim může ukládat nápravná opatření z hlediska tržního chování nebo nápravná opatření strukturální, která jsou přiměřená protiprávnímu jednání a nezbytná k tomu, aby bylo toto jednání účinně ukončeno. Strukturální nápravná opatření mohou být uložena pouze tehdy, pokud buď neexistuje stejně účinné nápravné opatření z hlediska tržního chování, nebo pokud by každé takové stejně účinné nápravné opatření z hlediska tržního chování bylo pro dotyčný podnik větší zátěží než strukturální nápravné opatření. Pokud má na tom Komise oprávněný zájem, může rovněž konstatovat, že došlo k protiprávnímu jednání v minulosti.“

9 Článek 23 tohoto nařízení, nadepsaný „Pokuty“, v odstavcích 2 a 3 stanoví:

„2. Komise může rozhodnutím uložit podnikům a sdružením podniků pokuty, pokud úmyslně nebo z nedbalosti:

a) se dopouštějí jednání v rozporu s články [101] nebo [102 SFEU] […]

[…]

Pokuta u každého podniku a sdružení podniků podílejících se na protiprávním jednání nesmí přesáhnout 10 % jeho celkového obratu za předchozí hospodářský rok.

[…]

3. Při stanovování výše pokuty se přihlíží k závažnosti a k délce trvání protiprávního jednání.“

10 Článek 25 uvedeného nařízení stanoví:

„1. Pravomoci svěřené Komisi na základě článků 23 a 24 se promlčují takto:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Po každém přerušení začíná běžet promlčecí lhůta znovu. Avšak promlčení nastane nejpozději dnem, kdy uplynula doba rovnající se dvojnásobku promlčecí lhůty, aniž by Komise uložila pokutu

nebo penále. Tato doba se prodlužuje o dobu, po kterou je promlčení pozastaveno podle odstavce 6.

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

11 Článek 32 písm. c) tohoto nařízení stanovil, že se toto nařízení nevztahuje „na leteckou dopravu mezi letišti Společenství a třetími zeměmi“.

12 Toto ustanovení bylo s účinností od 1. května 2004 zrušeno článkem 3 nařízení č. 411/2004.

Skutečnosti předcházející sporu a sporné rozhodnutí

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

14 Air Canada je společnost provozující leteckou dopravu, která působí na trhu služeb letecké nákladní dopravy.

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

Správní řízení

16 Dne 7. prosince 2005 obdržela Komise žádost o ochranu na základě oznámení o ochraně před pokutami a snížení pokut v případech kartelů (Úř. věst. 2002, C 45, s. 3; Zvl. vyd. 08/02, s. 155) podanou společností Deutsche Lufthansa AG a jejími dvěma dceřinými společnostmi, Lufthansa Cargo AG a Swiss International Air Lines AG. Podle této žádosti existovaly protisoutěžní kontakty mezi několika dopravci, které se týkaly složek ceny služeb poskytovaných na trhu letecké nákladní dopravy, a sice zavedení tzv. „palivových“ a „bezpečnostních“ příplatků, jakož i odmítnutí těchto dopravců hradit spedičním podnikům provizi z příplatků (dále jen „odmítnutí hradit provize“).

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

18 V návaznosti na tyto kontroly podalo několik dopravců, včetně společnosti Air Canada, žádost o ochranu před pokutami na základě oznámení Komise o ochraně před pokutami a snížení pokut v případech kartelů, uvedenou v bodě 16 tohoto rozsudku.

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

Původní rozhodnutí

20 Dne 9. listopadu 2010 přijala Komise rozhodnutí C(2010) 7694 final týkající se řízení podle článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (věc COMP/39258 – Letecká nákladní doprava) (dále jen „původní rozhodnutí“). Toto rozhodnutí bylo určeno 21 dopravcům, mezi nimiž byla i Air Canada, vůči níž však nebylo konstatováno žádné protiprávní jednání v souvislosti s leteckou dopravou mezi letišti v rámci Evropské unie a s leteckou dopravou na trasách mezi letišti v Unii a švýcarskými letišti (dále jen „trasy Unie-Švýcarsko“).

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

Rozsudky ze dne 16. prosince 2015

22 Rozsudkem ze dne 16. prosince 2015, Air Canada v. Komise (T-9/11, EU:T:2015:994), Tribunál zrušil původní rozhodnutí v rozsahu, v němž se týkalo společnosti Air Canada. Dvanácti dalšími rozsudky z téhož dne Tribunál rovněž zcela nebo částečně zrušil toto rozhodnutí v rozsahu, v němž se týkalo dvanácti dalších dopravců nebo skupin dopravců.

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

Sporné rozhodnutí

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

25 Dne 17. března 2017 přijala Komise sporné rozhodnutí, které bylo určeno 19 dopravcům, včetně Air Canada.

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

27 V oddíle 4 tohoto rozhodnutí, nadepsaném „Popis skutkových okolností“, Komise zejména uvedla, že šetření odhalilo celosvětový kartel založený na síti dvoustranných a mnohostranných kontaktů mezi soutěžiteli v průběhu dlouhého časového období, pokud jde o kroky, které se rozhodli, plánovali nebo zamýšleli učinit ve vztahu k různým složkám ceny služeb nákladní dopravy uvedeným v předchozím bodě. Zdůraznila, že společným cílem této sítě kontaktů byla

koordinace jednání soutěžitelů v oblasti cen nebo snížení nejistoty ohledně jejich cenové politiky. Poté popsala kontakty týkající se palivového příplatku, bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize a posoudila skutkové důkazy týkající se jednak sporné kartelové dohody jako celku a jednak každého z adresátů uvedeného rozhodnutí.

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

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

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

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

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

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

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

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

36 V tomto rámci Komise v bodě 882 odůvodnění řečeného rozhodnutí uvedla, že se Air Canada podílela na dvou ze tří složek protiprávního jednání, a sice složky týkající se palivového příplatku a složky týkající se bezpečnostního příplatku. V témže bodě dodala, že Air Canada s ohledem na toto zapojení „mohla rozumně předvídat komunikaci“ mezi stranami ohledně hrazení provize z příplatků a byla připravena nést příslušné riziko a že rovněž existovaly důkazy, že věděla o diskusích týkajících se hrazení provizí z příplatků.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

41 V bodě 1169 odůvodnění téhož rozhodnutí uvedla Komise, že protiprávní jednání trvalo, pokud jde o Air Canada, od 21. září 2000 do 14. února 2006.

42 V oddíle 8 sporného rozhodnutí se Komise zabývala nápravnými opatřeními, která mají být přijata, a pokutami, které mají být uloženy, s odkazem na pokyny pro výpočet pokut uložených podle čl. 23 odst. 2 písm. a) nařízení (ES) č. 1/2003 (Úř. věst. 2006, C 210, s. 2).

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

„Článek 1

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

1) Následující podniky porušily článek [101 SFEU] a článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o [trasy uvnitř EHP], po tato období:
   a) Air Canada od 21. září 2000 do 14. února 2006;

      […]

2) Následující podniky porušily článek 101 [SFEU], pokud jde o trasy [Unie – třetí země], po tato období:
   a) Air Canada od 1. května 2004 do 14. února 2006;

      […]

3) Následující podniky porušily článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy [EHP kromě tras Unie – třetí země], po tato období:
   a) Air Canada od 19. května 2005 do 14. února 2006;

   […]

4) Následující podniky porušily článek 8 [Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem], pokud jde o [trasy Unie-Švýcarsko], po tato období:
   a) Air Canada od 1. června 2002 do 14. února 2006;

   […]

Článek 3

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

a) Air Canada: 21 037 500 [eur];

   […]

Článek 4

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

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

Řízení před Tribunálem a napadený rozsudek

44 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 29. května 2017 podala společnost Air Canada žalobu znějící na zrušení sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž se jí týká, a podpůrně na zrušení uložené pokuty nebo snížení její výše.

45 Na podporu této žaloby předložila Air Canada pět žalobních důvodů směřujících ke zrušení.

46 Třetí z těchto žalobních důvodů vycházel ze zjevně nesprávných posouzení skutkového stavu a nesprávných právních posouzení spočívajících v tom, že byla společnosti Air Canada přičtena odpovědnost za jediné a trvající protiprávní jednání v souvislosti s trasami uvnitř EHP a trasami Unie-Švýcarsko. Čtvrtý žalobní důvod se týkal nedostatku pravomoci Komise konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP na příchozích trasách, jakož i na trasách Unie – třetí země před 1. květnem 2004 a na trasách EHP kromě tras Unie – třetí země před 19. květnem 2005.

47 Tribunál napadeným rozsudkem vyhověl druhé části pátého žalobního důvodu, vycházející z toho, že Komise neprokázala prostřednictvím věrohodných důkazů skutečnosti vytýkané navrhovatelce, v důsledku čehož zrušil čl. 1 odst. 1 písm. a), odst. 2 písm. a), odst. 3 písm. a) a odst. 4 písm. a) sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž se jimi konstatuje účast společnosti Air Canada na složce

jediného a trvajícího protiprávního jednání týkající se odmítnutí hradit provize, a stanovil výši pokuty uložené společnosti Air Canada v čl. 3 písm. a) tohoto rozhodnutí na 17 952 000 eur. Ve zbývající části žalobu zamítl jako neopodstatněnou.

Návrhová žádání účastnic v řízení o kasačním opravném prostředku

48 Svým kasačním opravným prostředkem Air Canada navrhuje, aby Soudní dvůr:

– zrušil napadený rozsudek;

– zrušil sporné rozhodnutí nebo podpůrně zrušil čl. 1 odst. 1 písm. a), čl. 1 odst. 2 písm. a), čl. 1 odst. 3 písm. a) nebo čl. 1 odst. 4 písm. a) tohoto rozhodnutí nebo všechna tato ustanovení;

– zrušil článek 3 tohoto rozhodnutí nebo podpůrně podstatně snížil pokutu;

– podpůrně vrátil věc Tribunálu a

– uložil Komisi náhradu nákladů řízení, které Air Canada vynaložila v řízení před Soudním dvorem, a zbývajících dvou třetin nákladů řízení, které vynaložila v řízení před Tribunálem.

49 Komise navrhuje, aby Soudní dvůr zamítl kasační opravný prostředek a uložil společnosti Air Canada náhradu nákladů řízení.

Ke kasačnímu opravnému prostředku

50 Na podporu kasačního opravného prostředku uplatňuje Air Canada tři důvody. První důvod vychází z nesprávných právních posouzení při posouzení pravomoci Komise konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání na příchozích trasách. Druhý důvod v podstatě vychází z nesprávného právního posouzení odpovědnosti společnosti Air Canada za protiprávní jednání páchané na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko. Třetí důvod vychází z toho, že v souvislosti s jednáním společnosti Air Canada na týchž trasách nebylo i bez návrhu zkoumáno promlčení.

51 Nejprve je třeba projednat třetí důvod kasačního opravného prostředku a následně první a druhý důvod kasačního opravného prostředku.

K prvnímu důvodu kasačního opravného prostředku, týkajícímu se pravomoci Komise ve vztahu k příchozím trasám

52 První důvod kasačního opravného prostředku je rozdělen do dvou částí, z nichž druhá je rozdělena na sedm výtek. První část tohoto důvodu a první výtka jeho druhé části vycházejí z toho, že pro určení pravomoci Komise bylo nesprávně použito jen a pouze kritérium kvalifikovaných účinků protisoutěžního jednání v Unii (dále jen „kritérium kvalifikovaných účinků“). Druhá až pátá výtka této druhé části vycházejí z nesprávných právních posouzení při určování podmínek použití tohoto kritéria. Šestá a sedmá výtka uvedené druhé části se týkají uplatnění konceptu „jediného a trvajícího protiprávního jednání“.

K první části a první výtce druhé části, vycházejícím z toho, že pro určení pravomoci Komise bylo nesprávně použito jen a pouze kritérium kvalifikovaných účinků

– *Argumenty účastnic řízení*

53 V rámci první části prvního důvodu kasačního opravného prostředku Air Canada tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když odmítl přezkoumat použití kritéria místa provádění protisoutěžních praktik (dále jen „kritérium provádění“) na příchozí služby nákladní dopravy, když rozhodl, že „kritérium kvalifikovaných účinků je zakotveno ve znění článku 101 SFEU“, a když dospěl k závěru, že jednání spočívající v koordinaci cen uskutečněné mimo Unii spadá do působnosti článku 101 odst. 1 SFEU již jen na základě kritéria kvalifikovaných účinků, bez nutnosti určit, zda má takové jednání za účel nebo za důsledek omezení nebo narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu.

54 Air Canada tvrdí, že kritérium kvalifikovaných účinků, které spadá do mezinárodního práva veřejného, nemůže nahradit posouzení protisoutěžních účinků „na vnitřním trhu“, které je s ohledem na čl. 101 odst. 1 SFEU nezbytné. Toto kritérium je dodatečný požadavek, jenž se v mezinárodním právu veřejném stává relevantním teprve po splnění požadavků článku 101 odst. 1 SFEU.

55 V rámci první výtky druhé části prvního důvodu kasačního opravného prostředku, která se týká bodů 225 až 279 napadeného rozsudku, Air Canada tvrdí, že Tribunál nesprávně uplatnil judikaturu týkající se posouzení účinků na hospodářskou soutěž vyplývajících z jednání protiprávního z hlediska účelu.

56 Zaprvé se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že kritérium kvalifikovaných účinků nevyžaduje v případě jednání protiprávního z hlediska účelu prokázání konkrétních protisoutěžních účinků, a tudíž zprostil Komisi povinnosti provést posouzení protisoutěžních účinků dotčeného jednání vzhledem k jeho protisoutěžnímu účelu.

57 Zadruhé se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že jednání, o kterém bylo rozhodnuto a které bylo uskutečněno mimo EHP v souvislosti se službami prodávanými mimo EHP bylo pro hospodářskou soutěž na vnitřním trhu dostatečně škodlivé na to, aby mohlo být považováno za omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu, aniž provedl náležité posouzení všech relevantních okolností, včetně účinků tohoto jednání na hospodářskou soutěž v EHP. Z judikatury Soudního dvora přitom vyplývá, že zákaz vývozu do Unie ze třetí země nepředstavuje omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu, i když stejný zákaz vývozu mezi členskými státy takovým omezením je.

58 Komise s touto argumentací nesouhlasí.

– *Závěry Soudního dvora*

59 V první řadě je při odpovědi na argumentaci, jejímž prostřednictvím Air Canada namítá, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když odmítl přezkoumat kritérium provádění, třeba připomenout, že Soudní dvůr – kterému byl předložen důvod kasačního opravného prostředku, v němž bylo Tribunálu vytýkáno, že rozhodl, že pravomoc Komise konstatovat a sankcionovat jednání, k němuž došlo mimo Unii, na základě pravidel mezinárodního práva veřejného, může být založena vzhledem buď ke kritériu provádění, nebo ke

kritériu kvalifikovaných účinků – v bodě 46 rozsudku ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise (C-413/14 P, EU:C:2017:632), rozhodl, že jako základ pro pravomoc Komise může kritérium kvalifikovaných účinků sloužit samo o sobě.

60 Soudní dvůr tak rozhodl v návaznosti na body 42 a 45 uvedeného rozsudku, v nichž připomněl, že unijní pravidla hospodářské soutěže zakotvená v článcích 101 a 102 SFEU mají za cíl pojmout společná či jednostranná jednání podniků omezující hospodářskou soutěž v rámci vnitřního trhu a že kritérium provádění a kritérium kvalifikovaných účinků sledují stejný cíl, a sice pojmout jednání, k nimž sice nedošlo na území Unie, ale jejichž protisoutěžní účinky lze pocítit na unijním trhu.

61 Z toho vyplývá, že kritérium provádění a kritérium kvalifikovaných účinků mají alternativní povahu a že jedno z těchto kritérií samo o sobě postačuje k založení pravomoci Komise ve vztahu k jednání, k němuž došlo mimo Unii, na základě pravidel mezinárodního práva veřejného. Vzhledem k tomu, že Tribunál dospěl v bodě 291 napadeného rozsudku k závěru, že Komise měla důvodně za to, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno, musí být argument společnosti Air Canada, podle kterého se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když odmítl přezkoumat kritérium provádění, zamítnut jako neopodstatněný.

62 Ve druhé řadě je třeba se zabývat argumentem společnosti Air Canada, podle kterého se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení tím, že zprostil Komisi povinnosti posoudit účinky dotčeného jednání s ohledem na jeho protisoutěžní účel.

63 V této souvislosti je třeba uvést, že Tribunál v bodě 232 napadeného rozsudku uvedl, že v případě jednání, které podle Komise, stejně jako v projednávané věci, vykazuje takový stupeň škodlivosti pro hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo v rámci EHP, že jej lze kvalifikovat jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“ ve smyslu článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, nemůže použití kritéria kvalifikovaných účinků vyžadovat prokázání konkrétních účinků, které předpokládá kvalifikace jednání jako omezení „z hlediska důsledku“ ve smyslu těchto ustanovení.

64 Obdobně v bodě 236 uvedeného rozsudku uvedl, že by výklad kritéria kvalifikovaných účinků v tom smyslu, že vyžaduje prokázání konkrétních účinků sporného jednání, a to i v případě existence omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“, znamenal podřídit pravomoc Komise konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP podmínce, která nemá oporu ve znění těchto ustanovení.

65 Tribunál z toho v bodě 237 uvedeného rozsudku vyvodil, že Air Canada jednak nemohla Komisi platně vytýkat, že se dopustila pochybení, když konstatovala, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno, ačkoli v bodech 917, 1190 a 1277 odůvodnění sporného rozhodnutí uvedla, že není povinna posuzovat protisoutěžní účinky sporného jednání s ohledem na jeho protisoutěžní účel, a jednak nemohla z těchto bodů odůvodnění vyvodit, že Komise pro účely použití tohoto kritéria neprovedla žádnou analýzu účinků, které uvedené jednání vyvolalo na vnitřním trhu nebo v EHP.

66 Jak však uvádí již samotný bod 237 v odůvodnění uvedeném ve druhé řadě, z těchto bodů napadených společností Air Canada nelze vyvodit, že za účelem prokázání, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo v projednávané věci splněno, měl Tribunál za to, že stačí, aby sporná kartelová dohoda mohla být kvalifikována jako omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu.

67 Ze znění bodů 228 až 244 napadeného rozsudku jako celku totiž vyplývá, že v uvedených napadených bodech Tribunál odmítl pouze argumentaci, kterou mu Air Canada předložila, shrnutou v bodě 216 uvedeného rozsudku. V těchto bodech tak uvedl důvody, proč Air Canada nesprávně tvrdila, že skutečnost, že Komise v odůvodnění sporného rozhodnutí týkajícím se v případě bodu 917 kvalifikace dotčeného omezení hospodářské soutěže a v případě bodů 1190 a 1277 výpočtu pokuty uvedla, že prokázat skutečné protisoutěžní účinky nebylo nutné, jelikož byl prokázán protisoutěžní účel vytýkaných jednání, znamenala, že Komise z důvodu tohoto protisoutěžního účelu neposoudila, zda tato jednání vyvolala kvalifikované účinky vyžadované k založení její pravomoci použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy.

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

69 Kromě toho analýza Tribunálu směřující k určení, zda měla Komise správně za to, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo v projednávané věci splněno, je uvedena v bodech 245 až 279 napadeného rozsudku, pokud jde o koordinaci příchozích služeb nákladní dopravy samostatně, a v bodech 280 až 291 uvedeného rozsudku, pokud jde o jediné a trvající protiprávní jednání posuzované jako celek.

70 Za těchto podmínek Air Canada nesprávně vykládá napadený rozsudek, když tvrdí, že Tribunál měl za to, že k prokázání pravomoci Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na jednání uskutečněná mimo území EHP na základě kritéria kvalifikovaných účinků, je možné se vyhnout prokázání takových účinků, pokud tato jednání mohou být kvalifikována jako omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu. Argumentace uvedená v bodě 56 tohoto rozsudku musí být v důsledku toho zamítnuta jako neopodstatněná.

71 Ve třetí řadě vychází z nesprávného výkladu napadeného rozsudku rovněž argumentace, podle které Tribunál nahradil hmotněprávní kritérium omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu nebo z hlediska důsledku na vnitřním trhu Unie nebo EHP kritériem kvalifikovaných účinků podle mezinárodního práva veřejného.

72 Z posouzení Tribunálu zmíněného v bodě 68 tohoto rozsudku totiž jednoznačně vyplývá, že Tribunál konstatoval, že je pravomoc Komise z hlediska mezinárodního práva veřejného založena na kritériu kvalifikovaných účinků, a dále poukázal na to, že docházelo k omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“, které zakládá pravomoc Komise konstatovat a sankcionovat porušení pravidel hospodářské soutěže na základě unijního práva. Tribunál tudíž neměl za to, ačkoli Air Canada tvrdí opak, že by prokázání kvalifikovaných účinků zprošťovalo Komisi povinnosti prokázat splnění podmínky stanovené v čl. 101 odst. 1 SFEU, a sice že došlo k omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu nebo z hlediska důsledku.

73 Ve čtvrté řadě k tvrzení Air Canada, podle kterého se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že sporné jednání bylo pro hospodářskou soutěž na vnitřním trhu dostatečně škodlivé na to, aby mohlo být považováno za omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu, postačí připomenout, že podle ustálené judikatury je pravomoc Soudního dvora v rámci přezkumu kasačního opravného prostředku omezena na posouzení právního řešení žalobních důvodů a argumentů projednávaných před Tribunálem. Účastník řízení tedy nemůže vznést důvod, který neuplatnil u Tribunálu, poprvé až před Soudním dvorem, neboť by to znamenalo umožnit mu, aby Soudnímu dvoru, jehož pravomoc ve věci kasačního opravného prostředku je omezená, předložil spor širšího rozsahu než spor, který projednával Tribunál. V rámci kasačního opravného prostředku je totiž pravomoc Soudního dvora omezena na posouzení právního řešení žalobních důvodů a argumentů projednávaných před Tribunálem (rozsudky ze dne 14. října 2010, Deutsche Telekom v. Komise, C-280/08 P, EU:C:2010:603, bod 34, a ze dne 2. února 2023, Španělsko a další v. Komise, C-649/20 P, C-658/20 P a C-662/20 P, EU:C:2023:60, bod 29 a citovaná judikatura).

74 V projednávané věci Air Canada neuvedla před Tribunálem žádný žalobní důvod nebo argument, který by směřoval ke zpochybnění kvalifikace omezení z hlediska účelu provedené Komisí ve sporném rozhodnutí. Výtka společnosti Air Canada směřující ke zpochybnění kvalifikace sporného jednání jako „omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu“ musí být tudíž odmítnuta jako nepřípustná.

75 S ohledem na výše uvedené úvahy musí být první část a první výtka druhé části zčásti odmítnuty jako nepřípustné a zčásti zamítnuty jako neopodstatněné.

Ke druhé až páté výtce druhé části, vycházejícím z nesprávného právního posouzení při určování podmínek použití kritéria kvalifikovaných účinků

– *Argumenty účastnic řízení*

76 V rámci druhé výtky druhé části Air Canada tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že Komise právně dostačujícím způsobem prokázala, že podmínky vyžadované pro použití kritéria kvalifikovaných účinků byly splněny, ačkoli Komise této otázce věnovala pouze jediný bod odůvodnění sporného rozhodnutí, a sice bod 1045, a ve skutečnosti neprovedla žádnou analýzu předvídatelných, bezprostředních a podstatných účinků na vnitřním trhu. K vyvození takového závěru musel Tribunál hledat oporu v jiných, účelově vybraných bodech odůvodnění sporného rozhodnutí, třebaže jsou účinky uvedené Komisí jen hypotetické, spekulativní, či přinejmenším nepodložené.

77 V rámci třetí výtky této části Air Canada tvrdí, že Tribunál obrátil důkazní břemeno k prokázání kvalifikovaných účinků, které nese Komise, když nesprávně vycházel z nepodložené domněnky bezprostředních, podstatných, přímých a předvídatelných účinků.

78 Air Canada vytýká Tribunálu zejména to, že zaprvé v bodě 237 napadeného rozsudku uvedl, že to ona musí prokázat, že Komise neprovedla žádnou analýzu protisoutěžních účinků sporného jednání, zadruhé že měl v bodě 255 tohoto rozsudku za to, že „nepředkládá žádné důkazy prokazující, že okolnosti projednávané věci neumožňovaly následně přenést dodatečné náklady vyplývající z jediného a trvajícího protiprávního jednání na příchozích trasách na odesílatele“,

a zatřetí že v bodě 277 uvedeného rozsudku uvedl, že Air Canada „neprokazuje, a dokonce ani netvrdí, že předvídatelné přenesení dodatečných nákladů na odesílatele usazené v EHP je zaviněné nebo že nesouvisí s běžným fungováním trhu“.

79 V rámci čtvrté výtky této části Air Canada vytýká Tribunálu nahrazení odůvodnění, když analýze legality bodu 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí, jenž je jediným bodem odůvodnění tohoto rozhodnutí rozebírajícím kritérium kvalifikovaných účinků, věnoval 55 bodů napadeného rozsudku.

80 V rámci páté výtky téže části Air Canada vytýká Tribunálu, že se dopustil nesprávného právního posouzení a porušil její právo na obhajobu, protože legalitu sporného rozhodnutí posuzoval na základě argumentů, výkladu a analýzy, jež byly poprvé předloženy v průběhu řízení o žalobě na neplatnost proti tomuto rozhodnutí. Air Canada tvrdí, že odůvodnění a výklad podané Tribunálem nebyly v uvedeném rozhodnutí obsaženy, a tudíž jí v průběhu správního řízení nikdy nebylo umožněno vyjádřit své stanovisko.

81 Komise navrhuje zamítnutí těchto výtek.

– *Závěry Soudního dvora*

82 V první řadě je třeba konstatovat, že druhá a čtvrtá výtka druhé části, prostřednictvím kterých Air Canada vytýká Tribunálu, že se dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že Komise prokázala, že podmínky vyžadované pro použití kritéria kvalifikovaných účinků byly splněny, ačkoli je této otázce věnován jen bod 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí, a tudíž v napadeném rozsudku nahradil analýzu kvalifikovaných účinků Komisí analýzou svou, jsou neoddělitelné. Je tedy třeba se jimi zabývat společně.

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

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

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

86 V projednávané věci ze zjištění Tribunálu učiněných v bodech 45 a 222 napadeného rozsudku vyplývá, že první důvod, o který se Komise v bodě 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí opírala, když konstatovala, že kritérium kvalifikovaných účinků je v projednávané věci splněno,

spočíval ve „zvýšených nákladech na leteckou dopravu do EHP, a tedy vyšších cenách dováženého zboží[, které] mohou mít ze své podstaty dopad na spotřebitele v EHP“, což je důvod na který Tribunál odkázal coby na „relevantní účinek“ (dále jen „účinek na ceny dováženého zboží“), ohledně kterého Air Canada tvrdila, že nepatří mezi účinky vyvolané sporným jednáním, které mohla Komise zohlednit pro účely použití kritéria kvalifikovaných účinků.

87 Pokud jde o skutečnosti uvedené v napadeném rozsudku k prokázání relevance účinků koordinace příchozích služeb nákladní dopravy, z bodu 241 napadeného rozsudku vyplývá, že Tribunál vycházel z bodů 14, 17 a 70 odůvodnění sporného rozhodnutí, jakož i z odpovědí účastnic řízení na organizační procesní opatření, která přijal, aby zejména upřesnil úlohu spedičních podniků v rámci příchozích služeb nákladní dopravy.

88 Tribunál dále v bodech 248 až 251, 254 a 257 napadeného rozsudku odkázal na body 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1199 a 1208 odůvodnění sporného rozhodnutí, v nichž Komise popsala povahu sporného jednání, které kvalifikovala jako horizontální stanovení cen související s palivovým příplatkem, s bezpečnostním příplatkem a s odmítnutím hradit provize.

89 Tribunál tedy na základě globálního výkladu bodů odůvodnění sporného rozhodnutí věnovaných povaze dotčeného jednání, charakteristikám poskytování a zpoplatňování služeb letecké nákladní dopravy, úloze spedičních podniků, jakož i dopadům zvýšení příplatků na náklady na služby nákladní dopravy a potažmo na cenu dováženého zboží rozhodl v bodě 292 napadeného rozsudku, že Komise dostatečně prokázala předvídatelnost toho, že sporné jednání bude mít podstatný a bezprostřední účinek v EHP.

90 Zaprvé k tvrzení Air Canada, že Komise ve sporném rozhodnutí neprokázala, že dotčené jednání mohlo mít předvídatelné, bezprostřední a podstatné účinky na vnitřním trhu, a vycházela z pouhé domněnky účinků, které „mohou“ nastat, je třeba uvést, že tato argumentace nesměřuje proti napadenému rozsudku, ale proti spornému rozhodnutí, takže musí být odmítnuta jako nepřípustná (obdobně viz rozsudek ze dne 29. června 2023, TUIfly v. Komise, C-763/21 P, EU:C:2023:528, bod 53 a citovaná judikatura).

91 Dále k tvrzení Air Canada, že Tribunál povybíral různé body odůvodnění rozptýlené po sporném rozhodnutí, které seskupil tak, aby je prezentoval jako součásti logického odůvodnění, podle ní rekonstruovaného uměle, je třeba uvést, že Tribunálu nelze vytýkat, že provedl globální výklad tohoto rozhodnutí a opřel se o body odůvodnění, které považoval za relevantní pro posouzení opodstatněnosti závěru Komise připomenutého v bodě 89 tohoto rozsudku. Air Canada v každém případě netvrdí, že by Tribunál tímto výkladem zkreslil uvedené rozhodnutí.

92 Za těchto podmínek musí být argument, jehož prostřednictvím Air Canada vytýká Tribunálu, že se dopustil nesprávného právního posouzení, protože nezohlednil skutečnost, že sporné rozhodnutí neobsahuje žádnou analýzu kvalifikovaných účinků a spočívá jen na spekulativních a hypotetických účincích, zčásti odmítnut jako nepřípustný a zčásti zamítnut jako neopodstatněný.

93 Zadruhé, jak vyplývá z bodů 222 a 238 napadeného rozsudku, první věta bodu 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí obsahovala, byť stručně, skutečnosti, které Tribunálu umožnily ověřit, že Komise odůvodnila svou extrateritoriální pravomoc s ohledem na kritérium kvalifikovaných účinků. Právě tyto skutečnosti, vykládané ve světle dalších relevantních bodů odůvodnění tohoto

rozhodnutí uvedených v bodech 241, 248 až 251, 254, 257, 265 až 267, 270 a 271 napadeného rozsudku, totiž umožnily Tribunálu ověřit, že Komise existenci takových účinků skutečně prokázala.

94 Z bodů 228 až 279 napadeného rozsudku kromě toho vyplývá, že se Tribunál v těchto bodech omezil na odpověď na argumentaci, která mu byla předložena společností Air Canada, a na vysvětlení odůvodnění sporného rozhodnutí, přičemž konkrétněji vyvodil některé indicie z informací, jež byly uvedeny v tomto rozhodnutí.

95 S ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 83 tohoto rozsudku tudíž není nahrazení odůvodnění tvrzené v těchto bodech 228 až 279 prokázáno.

96 Ve druhé řadě je k argumentu společnosti Air Canada týkajícímu se obrácení důkazního břemene třeba připomenout, že z ustálené judikatury vyplývá, že je na Komisi, aby předložila důkazy, které mohou právně dostačujícím způsobem prokázat skutečnosti zakládající protiprávní jednání, které je v rozporu s právem hospodářské soutěže. Naproti tomu podniku, který uplatňuje důvod na obranu proti konstatování takového protiprávního jednání, přísluší, aby předložil důkaz, že tento důvod na obranu musí být přijat. Ale ať důkazní břemeno nese podle těchto zásad Komise nebo dotyčný podnik, mohou být skutkové okolnosti, kterých se jedna strana dovolává, takové povahy, že druhé straně vznikne povinnost poskytnout vysvětlení nebo odůvodnění, přičemž pokud tak posledně uvedená strana neučiní, lze dospět k závěru, že byla splněna pravidla v oblasti důkazního břemene (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. prosince 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, bod 120 a citovaná judikatura).

97 Tuto judikaturu, která je založena na obecných pravidlech provádění důkazů, lze vztáhnout na situaci, kdy Komise musí prokázat svou územní pravomoc, pokud jde o jednání, která mají původ mimo území Unie nebo EHP.

98 Jak tvrdí Air Canada, je tedy na Komisi, aby doložila, že kritérium kvalifikovaných účinků je splněno, a tudíž prokázala, že dotčené praktiky mají předvídatelné, bezprostřední a podstatné účinky v Unii nebo, jako v projednávané věci, v EHP. Tribunál ovšem toto pravidlo rozložení důkazního břemene neporušil.

99 V této souvislosti je ke kritice bodu 237 napadeného rozsudku ze strany společnosti Air Canada třeba uvést, že Tribunál v tomto bodě jen odmítl argumentaci, podle které je ze skutečnosti, že Komise neposoudila protisoutěžní účinky sporné kartelové dohody následkem jejího protisoutěžního účelu, třeba vyvodit, že se vyhnula analýze účinků této kartelové dohody pro účely použití kritéria kvalifikovaných účinků.

100 Dále je třeba podotknout, že Tribunál v bodě 255 napadeného rozsudku nijak neobrátil důkazní břemeno. Tribunál v bodech 253, 254 a 256 až 261 téhož rozsudku nejprve posoudil, zda Komise dostatečně prokázala předvídatelnost účinku na ceny dováženého zboží, přičemž na tuto otázku odpověděl kladně, když v bodě 258 uvedeného rozsudku uvedl, že zvýšení ceny dováženého zboží představuje pro dopravce předvídatelný účinek. Stejně tak z bodů 273 až 278 napadeného rozsudku vyplývá, že Tribunál posoudil dopad zásahu spedičních podniků na příčinnou souvislost mezi spornou kartelovou dohodou a účinkem na ceny dováženého zboží, a posléze dospěl k závěru, že důkaz o bezprostřednosti tohoto účinku Komise předložila. V rámci tohoto posouzení Tribunál v bodech 275 a 276 napadeného rozsudku zejména uvedl, že zásah spedičních podniků nepřerušil řetězec příčinné souvislosti, jelikož tento zásah objektivně vyplýval z dotčené kartelové dohody za běžného fungování trhu.

101 Za těchto podmínek Tribunál tím, že měl za to, že předložení důkazu opaku k vyvrácení takových zjištění příslušelo společnosti Air Canada, správně uplatnil judikaturu připomenutou v bodě 96 tohoto rozsudku a důkazní břemeno neobrátil.

102 Ve třetí řadě k výtce vycházející z údajného porušení práva na obhajobu spočívajícího v tom, že Air Canada se o analýze kvalifikovaných účinků dozvěděla teprve po obeznámení se s napadeným rozsudkem, stačí připomenout, že Tribunál – jak bylo uvedeno v bodě 94 tohoto rozsudku – v napadeném rozsudku vycházel ze skutečností, okolností a kritérií, které již byly uvedeny v relevantních bodech odůvodnění sporného rozhodnutí, a v bodech 225 až 279 napadeného rozsudku podrobně odpověděl na argument, který před ním vznesla Air Canada a podle kterého Komise tím, že v bodě 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí zmínila řetězovou reakci vyvolanou protisoutěžními praktikami, neprokázala, že by údajná koordinace týkající se příchozích tras měla bezprostřední, podstatné a předvídatelné účinky v Unii nebo v EHP. Za těchto podmínek nelze této výtce vyhovět.

103 Z toho vyplývá, že druhá až pátá výtka druhé části musí být zčásti odmítnuty jako nepřípustné a zčásti zamítnuty jako neopodstatněné.

K šesté a sedmé výtce druhé části, vycházejícím z uplatnění konceptu „jediného a trvajícího protiprávního jednání“

– *Argumenty účastnic řízení*

104 V rámci šesté výtky druhé části Air Canada tvrdí, že Tribunál uplatnil koncept „jediného a trvajícího protiprávního jednání“ při posuzování kvalifikovaných účinků tak, aby rozšířil působnost článku 101 SFEU na jednání, která ovšem nespadají do pravomoci Komise. Air Canada má za to, že v případě jediného a trvajícího protiprávního jednání musí do pravomoci Komise spadat neobrátil všechny prvky zakládající protiprávní jednání, jinak by tento orgán mohl rozšiřovat svou pravomoc na jednání, k nimž došlo kdekoli ve světě, bez ohledu na to, zda mají vazbu na Unii nebo EHP, a to z toho pouhého důvodu, že toto jednání sleduje stejný cíl omezení hospodářské soutěže jako ostatní znaky zakládající protiprávní jednání spadající do pravomoci Komise.

105 Podle společnosti Air Canada představuje koordinace týkající se příchozích tras jednání samostatné a svou povahou odlišné od jednání na odchozích trasách, přičemž jednání, pro které se rozhodla na příchozích trasách, sloužilo odlišným cílům a týkalo se výlučně hospodářské soutěže v Kanadě, přičemž v Unii nebo v EHP nemohlo mít žádný účinek.

106 V rámci sedmé výtky druhé části Air Canada tvrdí, že Tribunál nesprávně posoudil účinky jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku. Třebaže má Komise povinnost prokázat, že jednání jako celek splňuje všechny čtyři kumulativní podmínky kritéria kvalifikovaných účinků, a sice že účinky jsou bezprostřední, podstatné, přímé a předvídatelné, Tribunál zprostil Komisi povinnosti prokázat, že dotčené jednání splňuje toto kritérium právně dostačujícím způsobem, a měl za to, že jakmile Komise prokáže jediné a trvající protiprávní jednání, je *ipso facto* založena rovněž její pravomoc. Tribunál navíc neprovedl žádnou analýzu účinků jediného a trvajícího protiprávního jednání, a tudíž nerespektoval přístup vymezený v rozsudku ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

107 Komise tvrdí, že tyto výtky musí být zamítnuty jako neopodstatněné.

– *Závěry Soudního dvora*

108 Tribunál po přezkoumání bodů 1045 a 1046 odůvodnění sporného rozhodnutí konstatoval v bodech 221 až 223 napadeného rozsudku, že Komise při závěru o splnění kritéria kvalifikovaných účinků vycházela z účinků jak jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku, tak samostatně posuzované koordinace týkající se příchozích služeb nákladní dopravy, a zejména ze zvýšených nákladů letecké dopravy do EHP, a tedy z vyšších cen dováženého zboží.

109 Za těchto podmínek Tribunál, jak uvedl v bodě 224 napadeného rozsudku, zkoumal účinky samostatně posuzované koordinace týkající se příchozích služeb nákladní dopravy i účinky jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku.

110 Zaprvé k tomu, že Air Canada prostřednictvím šesté výtky druhé části kritizuje ty části odůvodnění, v nichž Tribunál konstatoval, že účinek samostatně posuzované koordinace příchozích služeb nákladní dopravy na vnitřním trhu, resp. v EHP nastal, je třeba připomenout, že podle čl. 256 odst. 1 druhého pododstavce SFEU a čl. 58 prvního pododstavce statutu Soudního dvora Evropské unie je kasační opravný prostředek omezen na právní otázky. Pouze Tribunál je tedy příslušný ke zjištění a posouzení relevantních skutkových okolností. Posouzení tohoto skutkového stavu, s výhradou případu jeho zkreslení, tedy nepředstavuje právní otázku, která by jako taková podléhala přezkumu Soudního dvora v rámci kasačního opravného prostředku (rozsudek ze dne 10. září 2024, Komise v Irsko a další, C-465/20 P, EU:C:2024:724, bod 110 a citovaná judikatura).

111 Cílem této argumentace rozvinuté na podporu šesté výtky druhé části je ve skutečnosti zpochybnit, formou pouhého tvrzení, posouzení skutkového stavu provedená Tribunálem v bodech 228 až 245 napadeného rozsudku a týkající se účinku na ceny dováženého zboží, a to bez toho, aby se Air Canada dovolávala zkreslení skutkového stavu nebo důkazů, na jejichž základě Tribunál tato posouzení skutkového stavu provedl. V tomto rozsahu musí být šestá výtka druhé části odmítnuta jako nepřípustná.

112 Zadruhé pokud šestá a sedmá výtka druhé části směřují proti bodům 280 až 292 napadeného rozsudku, jež se týkají účinků jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku, je třeba konstatovat, že Air Canada prostřednictvím prvního důvodu kasačního opravného prostředku kritizuje napadený rozsudek jen v rozsahu, v němž uznal pravomoc Komise konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP na příchozích trasách. Air Canada v této souvislosti tvrdí, že Komise nemohla vycházet z konceptu „jediného a trvajícího protiprávního jednání“ a měla ověřit, že jednání na příchozích trasách, které je samostatné a svou povahou odlišné od jednání na odchozích trasách, mělo kvalifikované účinky v EHP.

113 Tribunál přitom, jak bylo již zmíněno v bodě 108 tohoto rozsudku, poukázal na to, že Komise zkoumala, zda bylo kritérium kvalifikovaných účinků splněno nejen vzhledem k jedinému a trvajícímu protiprávnímu jednání jako celku, ale též vzhledem k samostatně posuzované koordinaci týkající se příchozích služeb nákladní dopravy.

114 Tribunál dospěl v bodě 279 napadeného rozsudku k závěru, že Komise měla důvodně za to, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo v případě samostatně posuzované koordinace týkající se příchozích služeb nákladní dopravy splněno.

115 Vzhledem k tomu, že tyto úvahy jsou samy o sobě dostatečné k odůvodnění pravomoci Komise ve vztahu k příchozím trasám, je třeba jako irelevantní odmítnout argument týkající se zohlednění účinků jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku.

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

Ke třetímu důvodu kasačního opravného prostředku, vycházejícímu z promlčení sankční pravomoci Komise ve vztahu k jednání na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko

Argumenty účastnic řízení

117 V rámci třetího důvodu kasačního opravného prostředku Air Canada tvrdí, že Tribunál měl i bez návrhu zkoumat důvod vycházející z promlčení sankční pravomoci Komise ve vztahu k jednání na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko.

118 Na podporu tohoto důvodu kasačního opravného prostředku Air Canada uvádí, že Tribunál mimo jiné ve třech jiných rozsudcích týkajících se sporné kartelové dohody konstatoval, že výkon pravomoci Komise uložit sankce za tato jednání byl promlčen již před přijetím sporného rozhodnutí, z čehož vyvodil, že Komise tím, že v tomto rozhodnutí dotčené dopravce za uvedená jednání sankcionovala, porušila pravidla upravující promlčení stanovená v článku 25 nařízení č. 1/2003.

119 Air Canada, která tento důvod před Tribunálem nevznesla, tvrdí, že by jej vzhledem k jeho nepominutelnosti měl i bez návrhu zkoumat Soudní dvůr.

120 V této souvislosti zaprvé tvrdí, že sporné rozhodnutí, přijaté v době, kdy byla pravomoc Komise již promlčena, je stiženo vadou spočívající v nedostatku pravomoci a že nedostatek pravomoci unijního orgánu představuje nepominutelný důvod pro zrušení, který musí unijní soud zkoumat i bez návrhu ze strany některého z účastníků řízení, tedy z úřední povinnosti.

121 Zadruhé promlčecí lhůta pro uložení pokut, které lze svou povahou přirovnat k trestním sankcím, slouží základním cílům unijního právního řádu, a sice právní jistotě, řádnému výkonu spravedlnosti a hospodárnosti řízení. Právě na základě těchto zásad Soudní dvůr uznal, že lhůta pro podání žaloby podle článku 263 SFEU má kogentní povahu. Vzhledem k tomu, že uplatňování unijního práva hospodářské soutěže slouží cílům veřejného zájmu a může ovlivnit práva třetích osob, má promlčení účinky *erga omnes*, na rozdíl od promlčecí lhůty pro podání žaloby v oblasti mimosmluvní odpovědnosti. Air Canada v tomto ohledu dodává, že nerespektování lhůty je v projednávaném případě zjevné, a tedy snadno ověřitelné jakoukoli třetí osobou.

122 Zatřetí Air Canada namítá porušení zásady rovného zacházení a tvrdí, že její postavení není odlišné od postavení ostatních dopravců ze třetích zemí, kteří měli v řízení před Tribunálem úspěch z důvodu promlčení sankční pravomoci Komise ve vztahu k nim.

123 Komise zpochybňuje nepominutelnost důvodu vycházejícího z promlčení její sankční pravomoci a navrhuje, aby byl tento důvod kasačního opravného prostředku zamítnut.

Závěry Soudního dvora

124 Je nutno předeslat, jak správně podotkla Air Canada, že Tribunál, před kterým letečtí dopravci vznesli žalobní důvody směřující ke zrušení a vycházející z promlčení sankční pravomoci Komise ve vztahu k protiprávním jednáním na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko, svými rozsudky ze dne 30. března 2022, Japan Airlines v. Komise (T-340/17, EU:T:2022:181), ze dne 30. března 2022, Cathay Pacific Airways v. Komise (T-343/17, EU:T:2022:184), a ze dne 30. března 2022, Latam Airlines Group a Lan Cargo v. Komise (T-344/17, EU:T:2022:185), jež se týkaly téže kartelové dohody a byly vyhlášeny téhož dne jako napadený rozsudek, rozhodl, že Komise tím, že dne 17. března 2017 uložila dotyčným leteckým dopravcům sankce za tato protiprávní jednání, nerespektovala promlčecí lhůtu stanovenou v článku 25 nařízení č. 1/2003.

125 Je rovněž nesporné, že Air Canada na rozdíl od uvedených dopravců žalobní důvod vycházející z uplynutí promlčecí lhůty před Tribunálem nevznesla.

126 Je tedy třeba zkoumat, zda je tento důvod nepominutelný, a tedy zda jej měl Tribunál zkoumat i bez návrhu.

127 V první řadě je třeba konstatovat, že lhůty, jimiž jsou omezeny sankční pravomoci Komise, jsou – jak výslovně vyplývá z nadpisu kapitoly VII nařízení č. 1/2003 a ze znění článku 25 tohoto nařízení, který je obsažen v jeho kapitole VII – kvalifikovány jako „promlčecí“.

128 V tomto ohledu je nutno podotknout, že kvalifikaci lhůty jako „promlčecí“ potvrzují í jiné jazykové verze tohoto nařízení, zejména verze v jazyce španělském (*prescripción*), anglickém (*limitation periods*), italském (*prescrizione*), litevském (*senaties terminai*) či portugalském (*prescrição*).

129 Vzhledem k tomu, že povaha lhůty se určuje s ohledem na celkový kontext, jehož je součástí, a na její cíl (rozsudek ze dne 12. prosince 2002, Belgie v. Komise, C-5/01, EU:C:2002:754, bod 52 a citovaná judikatura), je třeba dále poukázat na to, že povahu lhůty stanovené v článku 25 nařízení č. 1/2003 potvrzuje i kontextuální a teleologický výklad tohoto ustanovení.

130 V této souvislosti je třeba zdůraznit, že článek 26 nařízení č. 1/2003, který spolu s jeho článkem 25 tvoří jeho kapitolu VII, kvalifikuje jako „promlčecí lhůtu“ i lhůtu, po jejímž uplynutí Komise již nemůže vymáhat rozhodnutí přijatá podle článků 23 a 24 tohoto nařízení. Článek 25 i článek 26 téhož nařízení navíc přesně stanoví všechna pravidla použitelná na jimi zavedené lhůty, a sice nejen dobu trvání těchto lhůt, ale i den, od kterého začínají běžet, jakož i důvody přerušení a pozastavení jejich běhu. Tato pravidla přitom odpovídají právnímu režimu promlčení.

131 Stran cíle stanovení lhůt vymezujících pravomoci Komise je nutno podotknout, že článek 25 nařízení č. 1/2003 v podstatě přebírá ustanovení článků 1 až 3 nařízení Rady (EHS) č. 2988/74 ze dne 26. listopadu 1974 o promlčení v záležitostech stíhání a výkonu práva v oblasti dopravy a hospodářské soutěže v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 1974, L 319, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 61). Pro výklad těchto lhůt je proto třeba odkázat na preambuli posledně uvedeného nařízení, a zejména na druhý bod jeho odůvodnění. V něm se uvádí, „že je v zájmu právní jistoty nezbytné zavést zásadu promlčení a upravit způsob jejího používání“ a že je „třeba přihlédnout na jedné straně k zájmům podniků nebo sdružení podniků a na druhé straně k potřebám správní praxe“. Z uvedeného bodu odůvodnění tak vyplývá, že unijní normotvůrce zamýšlel vymezit pravomoci Komise zavedením mechanismu promlčení s cílem zejména zajistit ochranu práv podniků, kterým Komise zamýšlí uložit pokuty nebo penále.

132 Jak ze znění nařízení č. 1/2003, tak z jeho kontextu a z cílů, které sleduje, tedy vyplývá, že lhůty stanovené v kapitole VII tohoto nařízení představují promlčecí lhůty.

133 Z ustálené judikatury přitom vyplývá, že respektování promlčecí lhůty nemůže být unijním soudem zkoumáno bez návrhu, ale musí být uplatněno dotyčným účastníkem řízení (rozsudky ze dne 14. června 2016, Marchiani v. Parlament, C-566/14 P, EU:C:2016:437, bod 94 a citovaná judikatura, a ze dne 5. září 2019, Evropská unie v. Guardian Europe a Guardian Europe v. Evropská unie, C-447/17 P a C-479/17 P, EU:C:2019:672, bod 99 a citovaná judikatura).

134 Air Canada nemůže tento závěr vyvrátit argumentací, podle které musí důvod vycházející z promlčení sankční pravomoci Komise být postaven na roveň důvodu vycházejícímu z nedostatku pravomoci, jelikož po uplynutí promlčecí lhůty Komise již postrádá pravomoc uložit jí pokutu.

135 Článek 25 nařízení č. 1/2003 totiž ukládá sice Komisi, aby sankcionovala určité protiprávní jednání v určité lhůtě, která začíná běžet dnem, kdy k tomuto protiprávnímu jednání došlo, resp. v případě trvajícího nebo opakovaného protiprávního jednání dnem, kdy bylo ukončeno, avšak účelem ani důsledkem tohoto ustanovení není zbavit Komisi její sankční pravomoci ve vztahu k jiným protiprávním jednáním, než na které se vztahuje promlčení. V souvislosti s posledně uvedeným protiprávním jednáním navíc z čl. 7 odst. 1 nařízení č. 1/2003 vyplývá, že skutečnost, že v důsledku uplynutí promlčecí lhůty Komise již nemá pravomoc uložit pachatelům uvedeného protiprávního jednání sankce, sama o sobě nebrání přijetí rozhodnutí konstatujícího, že k protiprávnímu jednání došlo, avšak s výhradou, že Komise v takovém případě prokáže oprávněný zájem na přijetí takového rozhodnutí. Komise má tedy nadále pravomoc konstatovat promlčené protiprávní jednání, prokáže-li pro to oprávněný zájem. Za těchto podmínek nelze promlčení sankční pravomoci Komise stavět na roveň nedostatku její pravomoci.

136 Air Canada se nemůže platně dovolávat ani porušení zásady rovného zacházení, které by vyplývalo z toho, že její procesní postavení není odlišné od postavení leteckých dopravců, kteří před Tribunálem uspěli s tvrzením, že pravomoc Komise činit úkony byla již částečně promlčena. Vzhledem k tomu, že důvod vycházející z promlčení není nepominutelný a musí být uplatněn dotyčným podnikem, nemůže okolnost, že Tribunál konstatoval promlčení ve vztahu k podnikům, které před ním vznesly tento důvod, představovat neodůvodněné rozdílné zacházení na úkor společnosti Air Canada. Toto rozdílné zacházení totiž vyplývá, ačkoli Air Canada tvrdí jinak, výlučně z té objektivní okolnosti, že tato společnost neuplatnila žalobní důvod vycházející z promlčení, ačkoli tak mohla učinit za stejných podmínek jako ostatní letečtí dopravci, kteří takový žalobní důvod uplatnili (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. listopadu 2017, British Airways v. Komise, C-122/16 P, EU:C:2017:861, bod 98).

137 Tvrzená nepominutelnost důvodu vycházejícího z promlčení sankční pravomoci Komise navíc nemůže být vyvozena, jak v podstatě uvedl generální advokát v bodech 164 a 165 svého stanoviska, ze skutečnosti, že pokuty uložené na základě čl. 23 odst. 2 nařízení č. 1/2003 musí být kvalifikovány jako „trestní“ ve smyslu článku 6 evropské Úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod podepsané v Římě dne 4. listopadu 1950. Taková kvalifikace totiž sama o sobě neznamená, že promlčení sankční pravomoci Komise podle článku 25 nařízení č. 1/2003 sleduje cíl veřejného zájmu nad rámec ochrany dotyčných podniků.

138 Tuto údajnou nepominutelnost důvodu vycházejícího z uplynutí lhůty stanovené v článku 25 nařízení č. 1/2003 nelze vyvodit ani z okolnosti, že účelem promlčecí lhůty je zajistit právní jistotu, a že by tedy měla být na základě ustálené judikatury, na kterou odkazuje Air Canada

a podle které má lhůta pro podání žaloby stanovená v čl. 263 šestém pododstavci SFEU kogentní povahu, postavena na roveň procesní lhůtě, takže by unijnímu soudu příslušelo, aby i bez návrhu ověřil, zda byla respektována.

139 Procesní lhůty byly totiž zavedeny za účelem zajištění řádného výkonu spravedlnosti, jasnosti a jistoty právních situací. Zejména takové lhůty k podání žaloby, jako je lhůta stanovená v čl. 263 šestém pododstavci SFEU, a takové lhůty k podání kasačního opravného prostředku, jako je lhůta stanovená v čl. 56 prvním pododstavci statutu Soudního dvora Evropské unie, tak mají za cíl zajistit, aby správní a soudní rozhodnutí nabyla konečné povahy, a chránit tak veřejné zájmy (rozsudek ze dne 8. listopadu 2012, Evropaïki Dynamiki v. Komise, C-469/11 P, EU:C:2012:705, bod 50). Tak tomu ovšem není v případě promlčecí lhůty stanovené v článku 25 nařízení č. 1/2003, jejímž účelem je, jak bylo uvedeno v bodě 131 tohoto rozsudku, především zajistit ochranu dotyčných podniků. Navíc pouhá okolnost, že účelem promlčecí lhůty je zajistit právní jistotu, nemůže odůvodnit její postavení na roveň procesní lhůtě, jelikož se tyto dvě lhůty povahově liší (rozsudek ze dne 8. listopadu 2012, Evropaïki Dynamiki v. Komise, C-469/11 P, EU:C:2012:705, bod 49).

140 Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že promlčení sankční pravomoci Komise stanovené v článku 25 nařízení č. 1/2003 nepředstavuje nepominutelný důvod, který měl Tribunál zkoumat i bez návrhu.

141 Třetí důvod kasačního opravného prostředku je tedy neopodstatněný.

Ke druhému důvodu kasačního opravného prostředku, týkajícímu se přičtení odpovědnosti za protiprávní jednání na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko společnosti Air Canada

Argumenty účastnic řízení

142 V rámci druhého důvodu kasačního opravného prostředku Air Canada tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když ji shledal odpovědnou za jediné a trvající protiprávní jednání na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko, ačkoli tyto trasy nikdy neobsluhovala nebo nemohla legálně obsluhovat.

143 Tento důvod kasačního opravného prostředku je rozdělen v podstatě do čtyř částí.

144 V rámci první části Air Canada tvrdí, že Tribunál neprávem nahradil odůvodnění sporného rozhodnutí vlastním odůvodněním a potvrdil závěr tohoto rozhodnutí, podle kterého se podílela na jediném a trvajícím protiprávním jednání.

145 V bodě 890 odůvodnění sporného rozhodnutí Komise uvedla, že k prokázání jediného a trvajícího protiprávního jednání mohou být relevantní i kontakty týkající se tras, které dopravci nikdy neprovozovali nebo které nemohli legálně provozovat. V tomto bodě odůvodnění rovněž upřesnila, že její závěr vyplývá ze skutečnosti, že v poskytování služeb letecké nákladní dopravy na těchto trasách nebránila stranám žádná nepřekonatelná překážka, a citovala judikaturu vycházející z rozsudku ze dne 20. ledna 2016, Toshiba Corporation v. Komise (C-373/14 P, EU:C:2016:26).

146 V bodech 366 až 377 napadeného rozsudku přitom Tribunál své posouzení nezaložil na posledně uvedené judikatuře týkající se neexistence nepřekonatelných překážek vylučujících veškerou potenciální hospodářskou soutěž na dotčeném trhu, ale na nové úvaze, která nebyla ve sporném rozhodnutí uvedena a která vycházela z toho, že existence vztahu konkurence mezi dotyčnými podniky není podmínkou pro to, aby byla podniku přičtena odpovědnost za protisoutěžní chování tvořící jediné a trvající protiprávní jednání.

147 V rámci druhé části Air Canada tvrdí, že Tribunál tím, že vycházel z judikatury a analýzy, které nebyly uvedeny ve sporném rozhodnutí, porušil její právo na obhajobu, neboť jí nebylo umožněno vyjádřit se k novému stanovisku Komise, s nímž se Tribunál v napadeném rozsudku ztotožnil.

148 V rámci třetí části, která se týká zejména bodu 377 napadeného rozsudku, Air Canada Tribunálu vytýká, že neposkytl vhodné a dostatečné důvody k odůvodnění svého závěru, podle kterého ji Komise mohla považovat za odpovědnou za složky jediného a trvajícího protiprávního jednání na trasách, jež nemohla obsluhovat. Tribunál tím porušil článek 36 statutu Soudního dvora Evropské unie týkající se požadavku na to, aby rozsudky byly odůvodněny, a článek 41 Listiny základních práv Evropské unie.

149 V rámci čtvrté části Air Canada tvrdí, že se Tribunál v každém případě dopustil nesprávného právního posouzení, když v obecné rovině uvedl, že existence vztahu konkurence není relevantní v rámci jakéhokoliv jediného a trvajícího protiprávního jednání, zatímco rozsudky citované Tribunálem v bodech 366 až 376 napadeného rozsudku jednak neumožňují odůvodnit takto obecný závěr a jednak byly vydány ve věcech, ve kterých kritérium neexistence nepřekonatelných překážek nebylo diskutováno.

150 Komise tuto argumentaci v celém rozsahu zpochybňuje.

Závěry Soudního dvora

151 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury nemusí být porušení čl. 101 odst. 1 SFEU výsledkem jen jediného skutku, ale i řady skutků nebo rovněž trvajícího jednání, i když jeden nebo několik prvků této řady skutků nebo tohoto trvajícího jednání by i samy o sobě a nahlíženy jednotlivě mohly zakládat porušení tohoto ustanovení. Pokud se jednotlivá jednání začleňují do „celkového plánu“ z důvodu totožného cíle narušujícího hospodářskou soutěž na vnitřním trhu, má Komise právo přičítat odpovědnost za tato jednání v závislosti na účasti na protiprávním jednání nahlíženém jako celek (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 41 a citovaná judikatura, a ze dne 27. června 2024, Servier a další v. Komise, C-201/19 P, EU:C:2024:552, bod 240).

152 Podnik, jenž se podílel na takovém jediném a trvajícím protiprávním jednání jednáním, které je mu vlastní, které spadá pod pojem „dohoda“ nebo „jednání ve vzájemné shodě“ s cílem narušit hospodářskou soutěž ve smyslu čl. 101 odst. 1 SFEU a kterého účelem bylo přispět k uskutečnění protiprávního jednání jako celku, může být rovněž odpovědný za jednání ostatních podniků v rámci tohoto protiprávního jednání po celou dobu své účasti na uvedeném protiprávním jednání (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 42 a citovaná judikatura, a ze dne 27. června 2024, Servier a další v. Komise, C-201/19 P, EU:C:2024:552, bod 241).

153 K prokázání účasti podniku na provádění takového jediného protiprávního jednání musí Komise prokázat, že tento podnik svým jednáním zamýšlel přispět ke společným cílům sledovaným všemi účastníky a že věděl o plánovaném nebo uplatňovaném protiprávním jednání jiných podniků sledujících tytéž cíle nebo ho mohl rozumně předvídat a byl připraven přijmout z toho plynoucí riziko (rozsudky ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 42 a citovaná judikatura, a ze dne 1. února 2024, Scania a další v. Komise, C-251/22 P, EU:C:2024:103, bod 95 a citovaná judikatura).

154 Podnik se tak mohl přímo účastnit všech protisoutěžních chování tvořících jediné a trvající protiprávní jednání a v tomto případě má Komise právo mu přičíst odpovědnost za veškeré takové chování, a tedy uvedené protiprávní jednání v plném rozsahu. Podnik se může rovněž přímo účastnit jen části z výše uvedených protisoutěžních chování, ale vědět o celém dalším plánovaném nebo uplatňovaném protiprávním jednání jiných účastníků kartelové dohody sledujících tytéž cíle nebo ho může rozumně předvídat a být připraven přijmout z toho plynoucí riziko. V takovém případě má Komise rovněž právo přičíst tomuto podniku odpovědnost za veškeré protisoutěžní chování tvořící takové protiprávní jednání, a v důsledku toho za protiprávní jednání v plném rozsahu (rozsudky ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, bod 43, a ze dne 1. února 2024, Scania a další v. Komise, C-251/22 P, EU:C:2024:103, bod 96 a citovaná judikatura).

155 V projednávané věci Tribunál v bodech 371 až 374 a 376 napadeného rozsudku v podstatě připomněl poznatky vyplývající z judikatury uvedené v bodech 151 až 154 tohoto rozsudku, načež identifikoval důvody, proč Komise přičetla společnosti Air Canada odpovědnost za jediné a trvající protiprávní jednání v rozsahu, v němž se týkalo tras uvnitř EHP a tras Unie-Švýcarsko, a přezkoumal jejich opodstatněnost.

156 V tomto ohledu je v souvislosti s první částí, vycházející z nahrazení odůvodnění, třeba konstatovat, že Tribunál za účelem zamítnutí žalobního důvodu vytýkajícího Komisi, že se dopustila zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu a nesprávného právního posouzení, když společnosti Air Canada přičetla odpovědnost za jediné a trvající protiprávní jednání na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko, nenahradil posouzení Komise vlastním posouzením.

157 Tribunál totiž v bodech 161 a 162 napadeného rozsudku uvedl, že Komise ve sporném rozhodnutí připomněla, že podnik může být za určitých podmínek shledán odpovědným za jediné a trvající protiprávní jednání jako celek, i když se přímo nepodílel na všech prvcích jej zakládajících, a dospěla k závěru, že se jedná o jediné a trvající protiprávní jednání zahrnující zejména všechny dotčené trasy, přičemž konstatovala, že sporné kontakty byly zaměřeny na dosažení jediného cíle sledovaného odpovědnými osobami v rámci celkového plánu.

158 V bodech 162 a 164 napadeného rozsudku Tribunál analyzoval body 869 až 902 odůvodnění a článek 1 sporného rozhodnutí, načež v bodě 165 téhož rozsudku dospěl k závěru, že „pro [společnost Air Canada] bylo snadné pochopit – a pro [Tribunál] přezkoumat – že jí Komise přičetla odpovědnost za jediné a trvající protiprávní jednání, včetně protiprávního jednání na trasách uvnitř Unie a trasách Unie-Švýcarsko, z důvodu, že tento dopravce zamýšlel přispět k celkovému plánu sledujícímu společný protisoutěžní cíl popsaný v bodech 872 až 876 odůvodnění [tohoto rozhodnutí] a měl (prokázanou nebo předpokládanou) vědomost o protiprávním chování ostatních obviněných dopravců, kterého se přímo neúčastnil“.

159 Tribunál obdobně v bodě 378 téhož rozsudku, s odkazem zejména na jeho body 161 a 162, uvedl, že „[z] důvodu, že [Air Canada] zamýšlela nezávisle na svém postavení potenciálního konkurenta na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko přispět k celkovému plánu sledujícímu společný protisoutěžní cíl […] a měla (prokázanou nebo předpokládanou) vědomost o protiprávním chování ostatních obviněných dopravců, kterého se přímo neúčastnila, jí Komise přičetla odpovědnost za jediné a trvající protiprávní jednání, a to i v rozsahu, v němž se týkalo tras uvnitř EHP a tras Unie-Švýcarsko“.

160 Tribunál v bodě 379 napadeného rozsudku dodal, že z bodu 890 odůvodnění sporného rozhodnutí „nelze vyvodit, že [společnosti Air Canada] Komise současně chtěla přičíst odpovědnost za jediné a trvající protiprávní jednání v rozsahu, v němž se týkalo tras uvnitř EHP a tras Unie-Švýcarsko, na základě jejího postavení potenciálního konkurenta na těchto trasách“, jelikož „vyplývá […] jak z jeho znění, tak z jeho cíle a kontextu, v němž je uveden, že se netýká odpovědnosti jednotlivých dopravců obviněných z jediného a trvajícího protiprávního jednání, nýbrž existence tohoto [jediného a trvajícího protiprávního jednání]“.

161 Ze zjištění Tribunálu tak vyplývá, že Komise k tomu, aby přičetla společnosti Air Canada odpovědnost za jediné a trvající protiprávní jednání v rozsahu, v němž se týkalo tras uvnitř EHP a tras Unie-Švýcarsko, vycházela ve sporném rozhodnutí nikoli z neexistence nepřekonatelných překážek vstupu společnosti Air Canada na dotčené trhy, ale z okolnosti, že tento podnik svým jednáním přispěl ke společným cílům sledovaným všemi účastníky, a ze skutečnosti, že nepřímo věděl o protiprávních jednáních ostatních dopravců.

162 Z toho vyplývá, ačkoli Air Canada v argumentaci předložené na podporu první části tvrdí opak, že Tribunál nenahradil odůvodnění Komise svým vlastním odůvodněním.

163 Konkrétně k argumentaci Air Canada, podle které Tribunál v bodech 366 až 377 napadeného rozsudku vycházel z judikatury a analýzy, které nebyly uvedeny ve sporném rozhodnutí, je nutno třeba konstatovat, že judikatura citovaná v těchto bodech byla buď zmíněna v poznámce pod čarou 1311 k bodu 867 odůvodnění sporného rozhodnutí, nebo byla společností Air Canada diskutována v její replice. Jak přitom bylo připomenuto v bodě 85 tohoto rozsudku, pokud se Tribunál omezí na odpověď na argumentaci, kterou před ním uplatnili účastníci řízení, nelze mít za to, že nahrazuje odůvodnění autora aktu, který byl před ním napaden, svým vlastním odůvodněním.

164 V souvislosti s druhou částí, vycházející z porušení práva na obhajobu, stačí uvést, že vychází z nesprávného předpokladu, jelikož na rozdíl od toho, co tvrdí Air Canada, Tribunál nenahrazoval odůvodnění, když vycházel z nové argumentace, kterou Komise předložila v průběhu řízení. Tuto část je tedy třeba zamítnout jako neopodstatněnou.

165 V souvislosti se třetí částí, vycházející z nedostatku odůvodnění spočívajícího v tom, že Tribunál neuvedl důvody, ze kterých se jím zohledněné zásady použijí na skutkové okolnosti projednávané věci a které jej vedly k závěru, že Komise byla oprávněna shledat společnost Air Canada odpovědnou za jediné a trvající protiprávní jednání včetně tras, které tento dopravce nemohl obsluhovat, je třeba konstatovat, že Tribunál, jak bylo již uvedeno v bodě 159 tohoto rozsudku, v bodě 378 napadeného rozsudku shledal, že Komise k tomu, aby společnosti Air Canada přičtla odpovědnost za jediné a trvající protiprávní jednání, a to i v rozsahu, v němž se týkalo těchto tras, vycházela z přispění tohoto podniku k celkovému plánu sledujícímu společný protisoutěžní cíl a z jeho vědomosti o protiprávním chování ostatních obviněných dopravců.

166 Tribunál tedy jasně uvedl, že odpovědnost společnosti Air Canada v souvislosti s trasami, které nemohla obsluhovat, nevyplývala z přímé účasti tohoto dopravce na protiprávním jednání na těchto trasách, ale z jeho nepřímé účasti na něm z důvodu jeho vědomosti o jiných protiprávních jednáních plánovaných nebo prováděných ostatními účastníky dotčené kartelové dohody sledujících tytéž cíle.

167 Air Canada se tedy vady odůvodnění dovolává neprávem.

168 Konečně v souvislosti se čtvrtou částí, vycházející z toho, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl v projednávané věci za to, že existence vztahu konkurence není relevantní pro posouzení existence jediného a trvajícího protiprávního jednání, přestože podle navrhovatelky se judikatura vycházející zejména z rozsudku ze dne 26. ledna 2017, Duravit a další v. Komise (C-609/13 P, EU:C:2017:46), na projednávanou věc nevztahuje, neboť je omezena na konkrétní skutkové okolnosti každého jednotlivého případu a nelze ji použít axiomaticky a obecně, je třeba konstatovat, že Air Canada nepředkládá nic, čím by se dalo doložit, v čem se projednávaná věc odlišuje od věci, v níž byl vydán uvedený rozsudek, v jehož bodě 124 měl Soudní dvůr za to, že existence vztahu konkurence mezi zúčastněnými podniky není podmínkou k tomu, aby byla protisoutěžní jednání kvalifikována jakožto jediné a trvající protiprávní jednání. Vzhledem k tomu, že tento závěr není vázán na stupeň závažnosti protiprávního jednání, nemůže se Air Canada dovolávat údajné „menší závažnosti a vysoce spekulativní“ povahy jediného a trvajícího protiprávního jednání dotčeného v projednávané věci. Nemůže se dovolávat ani toho, že věcná i zeměpisná působnost tohoto protiprávního jednání je širší než věcná a zeměpisná působnost jediného a trvajícího protiprávního jednání dotčeného ve věci, v níž byl vydán řečený rozsudek.

169 Dále k tvrzení Air Canada, že jen „aktivní přispění“ podniku k protiprávnímu jednání nebo důkaz o tom, že podnik hrál v tomto jednání „podstatnou roli“, umožňuje konstatovat jeho odpovědnost z důvodu jeho přispění k celkovému plánu sledujícímu společný cíl, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury platí, že k dostatečnému prokázání účasti dotyčného podniku na kartelové dohodě postačí, aby Komise prokázala, že se dotyčný podnik účastnil schůzek, na nichž byly uzavřeny dohody protisoutěžní povahy, aniž jim zjevně odporoval. Pokud je účast na takových schůzkách prokázána, přísluší tomuto podniku, aby předložil údaje prokazující, že jeho účast na zmíněných schůzkách nebyla vedena žádným protisoutěžním záměrem, a to tím, že prokáže, že svým konkurentům sdělil, že jeho účast na těchto schůzkách měla odlišnou povahu než jejich (rozsudek ze dne 1. února 2024, Scania a další v. Komise, C-251/22 P, EU:C:2024:103, bod 99 a citovaná judikatura).

170 Z judikatury rovněž vyplývá, že pokud Komise prokáže, že se dotyčný podnik účastnil schůzek, na kterých byly uzavřeny dohody protisoutěžní povahy, aniž s tím zjevně nesouhlasil, nemusí tento orgán navíc prokázat, že tento podnik měl v úmyslu účastnit se protiprávního jednání, ale že přísluší tomuto podniku, aby předložil důkazy o tom, že se distancoval od těchto dohod, a zejména, jako v projednávané věci, od zeměpisného rozsahu těchto dohod (rozsudek ze dne 1. února 2024, Scania a další v. Komise, C-251/22 P, EU:C:2024:103, bod 101).

171 V projednávané věci Tribunál v bodě 382 napadeného rozsudku uvedl, že pokud jde o protisoutěžní činnosti týkající se tras uvnitř EHP a tras Unie-Švýcarsko, kterých se Air Canada přímo neúčastnila, tato společnost v rámci třetího žalobního důvodu vzneseného před ním nezpochybňuje, že o nich věděla.

172 V bodě 384 tohoto rozsudku dodal, že ze sporného rozhodnutí vyplývá, že Air Canada chtěla svým vlastním chováním přispět k dosažení jediného protisoutěžního cíle spočívajícího v omezení hospodářské soutěže mezi obviněnými dopravci co do příplatků přinejmenším v rámci Unie, EHP a Švýcarska, jelikož Air Canada „[n]ejenže […] podporovala pokračování jediného a trvajícího protiprávního jednání a zmařila jeho odhalení tím, že se veřejně nedistancovala od obsahu kontaktů týkajících se tras uvnitř EHP a tras Unie-Švýcarsko, kterých se účastnila, nebo je neoznámila příslušným správním orgánům, ale rovněž tím, že koordinovala příplatky a odmítnutí hradit provize na trasách EHP – třetí země, přispěla k zajištění toho, aby spediční podniky nemohly na trasách uvnitř EHP a trasách Unie-Švýcarsko obcházet platbu příplatků používáním alternativních tras zejména přes Kanadu, a v důsledku toho přispěla k uskutečnění společného protisoutěžního cíle“.

173 Tribunál tedy konstatoval, že podmínky pro přičtení jediného a trvajícího protiprávního jednání společnosti Air Canada byly splněny, a nedopustil se nesprávného právního posouzení, když z toho vyvodil, že Komise byla oprávněna shledat společnost Air Canada odpovědnou za jediné a trvající protiprávní jednání v rozsahu, v němž se týkalo tras uvnitř EHP a tras Unie-Švýcarsko, bez ohledu na její případné postavení potenciálního konkurenta na těchto trasách.

174 Čtvrtá část je tedy neopodstatněná.

175 Tento důvod kasačního opravného prostředku je tudíž třeba zamítnout jako neopodstatněný.

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

K nákladům řízení

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

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

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

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

1) Kasační opravný prostředek se zamítá.

2) Společnosti Air Canada se ukládá náhrada nákladů řízení.

Podpisy