Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 26 februari 2026 *

”Överklagande – Konkurrens – Konkurrensbegränsande samverkan – Flygfraktsmarknaden – Beslut från Europeiska kommissionen i vilket det konstateras en överträdelse av artikel 101 FEUF, av artikel 53 i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och av artikel 8 i avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart – Samordning avseende priskomponenterna för flygfrakttjänster (bränsletillägg, säkerhetstillägg och betalningsvägran avseende provisioner på tilläggsavgifterna) – Inkommande frakttjänster – Kommissionens territoriella befogenhet – Kvalificerade effekter”

I mål C-386/22 P,

angående ett överklagande enligt artikel 56 i stadgan för Europeiska unionens domstol, som ingavs den 13 juni 2022,

Martinair Holland NV, Haarlemmermeer (Nederländerna), företrätt av F. Brouwer och R. Wesseling, advocaten,

klagande,

i vilket den andra parten är:

Europeiska kommissionen, företrädd av A. Dawes och C. Zois, båda i egenskap av ombud, biträdda av B. Doherty, BL,

svarande i första instans,

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av ordföranden på fjärde avdelningen I. Jarukaitis (referent), tillika tillförordnad ordförande på femte avdelningen, samt domarna E. Regan och D. Gratsias,

generaladvokat: A. Rantos,

justitiesekreterare: handläggaren R. Stefanova-Kamisheva,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 19 april 2024,

* Rättegångsspråk: engelska.

och efter att den 5 september 2024 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Martinair Holland NV (nedan kallat Martinair) har yrkat att domstolen ska upphäva den dom som meddelades av Europeiska unionens tribunal den 30 mars 2022, Martinair Holland/kommissionen (T-323/17, EU:T:2022:174) (nedan kallade den överklagade domen). Genom denna dom ogillade tribunalen Martinairs talan, i första hand, om ogiltigförklaring av kommissionens beslut C(2017) 1742 final av den 17 mars 2017 om ett förfarande enligt artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (ärende AT.39258 – Flygfrakt) (nedan kallat det omtvistade beslutet) i den del det avser Martinair och, i andra hand, om delvis ogiltigförklaring av detta beslut.

Tillämpliga bestämmelser

Luftfartsavtalet EG-Schweiz

2 Avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart, som undertecknades i Luxemburg den 21 juni 1999 och godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets och, i fråga om avtalet av den 4 april 2002 om vetenskapligt och tekniskt samarbete, kommissionens beslut 2002/309/EG, Euratom om ingående av sju avtal med Schweiziska edsförbundet (EGT L 114, 2002, s. 1) (nedan kallat luftfartsavtalet EG-Schweiz), trädde i kraft den 1 juni 2002. Artiklarna 8 och 9 i detta avtal motsvarar i tillämpliga delar artiklarna 101 och 102 FEUF.

3 I artikel 11 i nämnda avtal anges följande:

”1. Bestämmelserna i artikel 8 och 9 skall tillämpas … av gemenskapens institutioner i enlighet med gemenskapslagstiftning som förtecknas i bilagan till detta avtal, med beaktande av behovet av nära samarbete mellan gemenskapens institutioner och de schweiziska myndigheterna.

2. De schweiziska myndigheterna skall, i enlighet med bestämmelserna i artiklarna 8 och 9, avgöra om alla avtal, beslut och samordnade förfaranden är tillåtna … avseende flyglinjer mellan Schweiz och tredje land.”

EUF-fördraget

4 Artikel 101.1 FEUF har följande lydelse:

”Följande är oförenligt med den inre marknaden och förbjudet: alla avtal mellan företag, beslut av företagssammanslutningar och samordnade förfaranden som kan påverka handeln mellan medlemsstater och som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrida konkurrensen inom den inre marknaden, särskilt sådana som innebär att

a) inköps- eller försäljningspriser eller andra affärsvillkor direkt eller indirekt fastställs,

b) produktion, marknader, teknisk utveckling eller investeringar begränsas eller kontrolleras,

c) marknader eller inköpskällor delas upp,

…”

EES-avtalet

5 Artikel 53 i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet av den 2 maj 1992 (EGT L 1, 1994, s. 3) (nedan kallat EES-avtalet) återger i tillämpliga delar innehållet i artikel 101 FEUF.

Bakgrund till tvisten och det omtvistade beslutet

6 Bakgrunden till tvisten och det omtvistade beslutet, såsom dessa har beskrivits i punkterna 1–47 i den överklagade domen, kan med avseende på förevarande mål sammanfattas enligt följande.

7 Martinair är ett luftfartsbolag som är verksamt på flygfraktsmarknaden.

8 Inom fraktsektorn ombesörjer flygbolag godstransporter med flyg (nedan kallade fraktförare). Fraktförarna tillhandahåller som huvudregel frakttjänster åt speditörer, vilka organiserar godstransporter för befraktarnas räkning. Speditörerna betalar fraktförarna ett pris som består av dels avgifter beräknade per kilo, dels olika tillägg.

Det administrativa förfarandet

9 Europeiska kommissionen mottog den 7 december 2005 en ansökan om immunitet mot böter i enlighet med meddelandet om immunitet mot böter och nedsättning av böter i kartellärenden (EGT C 45, 2002, s. 3). Ansökan hade getts in av Deutsche Lufthansa AG och dess båda dotterbolag Lufthansa Cargo AG och Swiss International Air Lines AG. Enligt ansökan hade konkurrensbegränsande kontakter förekommit mellan flera fraktförare, avseende priskomponenter för flygfrakttjänster såsom så kallade bränsletillägg, säkerhetstillägg och vägran från dessa fraktförare att till speditörerna erlägga provision på tilläggsavgifterna (nedan kallad betalningsvägran avseende provisioner).

10 Den 14 och den 15 februari 2006 genomförde kommissionen oanmälda inspektioner i flera fraktförares lokaler.

11 Till följd av dessa inspektioner ingav flera fraktförare, däribland Martinair, en ansökan om immunitet med stöd av meddelandet om immunitet mot böter och nedsättning av böter i kartellärenden (se punkt 9 ovan).

12 Den 19 december 2007 riktade kommissionen ett meddelande om invändningar till 27 fraktförare, däribland Martinair, vilka därefter inkom med skriftliga yttranden. Ett muntligt hörande ägde rum mellan den 30 juni och den 4 juli 2008.

Det ursprungliga beslutet

13 Den 9 november 2010 antog kommissionen beslut K(2010) 7694 slutlig om ett förfarande enligt artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (ärende COMP/39258 – Flygfrakt) (nedan kallat det ursprungliga beslutet). Beslutet var riktat till 21 fraktförare, däribland Martinair.

14 I skälen till beslutet angavs att de fraktförare som befunnits ansvariga hade samordnat sitt beteende i fråga om prissättning av frakttjänster, genom att komma överens om bränsletillägg, säkerhetstillägg och betalningsvägran avseende provisioner, och att de därigenom hade deltagit i en enda, fortlöpande överträdelse av artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz. Denna överträdelse omfattade Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och Schweiz.

Domarna av den 16 december 2015

15 Genom dom av den 16 december 2015, Martinair Holland/kommissionen (T-67/11, EU:T:2015:984), ogiltigförklarade tribunalen det ursprungliga beslutet i den del det avsåg Martinair. Genom ytterligare tolv domar samma dag ogiltigförklarade tribunalen även, helt eller delvis, detta beslut i den del det avsåg tolv andra fraktförare eller grupper av fraktförare.

16 Tribunalen fann att beslutet hade brister i motiveringen.

Det omtvistade beslutet

17 Den 20 maj 2016 tillställde kommissionen de fraktförare som avses i det ursprungliga beslutet och som hade väckt talan mot detta vid tribunalen en skrivelse i vilken de informerades om att kommissionen hade för avsikt att på nytt anta ett beslut om att de hade deltagit i en enda, fortlöpande överträdelse av artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz på samtliga flyglinjer som nämns i det ursprungliga beslutet. De beviljades en tidsfrist på en månad för att inkomma med synpunkter. Alla utnyttjade denna möjlighet.

18 Den 17 mars 2017 antog kommissionen det omtvistade beslutet, som riktar sig till 19 fraktförare, däribland Martinair.

19 I det omtvistade beslutet anges att de fraktförare som befunnits ansvariga hade samordnat sitt beteende i fråga om prissättning av frakttjänster över hela världen genom bränsletillägg, säkerhetstillägg och betalningsvägran avseende provisioner (nedan kallad den omtvistade kartellen). Detta innebar att de begått en enda, fortlöpande överträdelse av artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz.

20 Kommissionen förklarade i avsnitt 4 i det omtvistade beslutet (Beskrivning av omständigheterna) att utredningen hade påvisat en världsomspännande kartell som grundade sig på ett nätverk av bilaterala och multilaterala kontakter mellan konkurrenter som hade upprätthållits under lång tid. Kontakterna avsåg det beteende som konkurrenterna beslutat om, planerat eller övervägt i förhållande till de olika priskomponenter för flygfrakttjänster som nämns i punkten ovan. Kommissionen fann att kontaktnätets gemensamma syfte var att samordna konkurrenternas beteende i fråga om prissättning eller att minska osäkerheten i fråga om deras prispolicy.

Kommissionen beskrev därefter kontakterna avseende bränsletillägg, säkerhetstillägg respektive betalningsvägran avseende provisioner och bedömde den faktiska bevisningen avseende dels den omtvistade kartellen i dess helhet, dels var och en av mottagarna av nämnda beslut.

21 I avsnitt 5 i det omtvistade beslutet, med rubriken ”Tillämpning av relevanta konkurrensregler”, tillämpade kommissionen artikel 101 FEUF på omständigheterna i förevarande fall, samtidigt som den preciserade att hänvisningarna till denna artikel även skulle läsas som hänvisningar till artikel 53 i EES-avtalet och till artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz, eftersom dessa bestämmelser gäller i tillämpliga delar, om inte annat anges.

22 Kommissionen prövade vidare gränserna för sin territoriella och tidsmässiga befogenhet att fastställa och beivra en överträdelse av konkurrensreglerna i förevarande fall.

23 Kommissionen fann i skälen 822–832 i det omtvistade beslutet, under punkt 5.2 i beslutet med rubriken ”Kommissionens befogenhet”, att den inte skulle tillämpa artikel 101 FEUF på avtal och förfaranden på flyglinjer mellan flygplatser inom Europeiska unionen och flygplatser belägna utanför EES (nedan kallade flyglinjer EU–tredjeländer) avseende tiden före den 1 maj 2004. Kommissionen förklarade vidare att den inte skulle tillämpa artikel 53 i EES-avtalet på avtal och samordnade förfaranden på flyglinjer EU–tredjeländer och på flyglinjer mellan flygplatser belägna i stater som är parter i EES-avtalet och som inte är medlemmar i unionen och flygplatser i tredjeländer (nedan kallade flyglinjer EES (ej EU)–tredjeländer), parallellt med flyglinjer EU–tredjeländer (nedan kallade flyglinjer EES–tredjeländer) avseende tiden före den 19 maj 2005. Kommissionen förklarade även att den inte skulle tillämpa artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz på avtal och samordnade förfaranden på flyglinjer mellan flygplatser i unionen och schweiziska flygplatser (nedan kallade flyglinjer EU–Schweiz) avseende tiden före den 1 juni 2002. Kommissionen preciserade även i skäl 832 att det omtvistade beslutet ”inte avser att fastställa något åsidosättande av artikel 8 i [luftfartsavtalet EG-Schweiz] avseende frakttjänster mellan [Schweiz och tredjeländer]”.

24 I skälen 1036–1046 i det omtvistade beslutet, nämligen punkt 5.3.8 under rubriken ”Tillämpligheten av artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på inkommande flyglinjer”, underkände kommissionen de argument som framförts av vissa av de fraktförare som befunnits ansvariga enligt vilka kommissionen påstods – ur folkrättslig synvinkel – ha överträtt sin territoriella befogenhet genom att fastställa och beivra överträdelser av dessa båda bestämmelser på flyglinjer från tredjeländer till EES (nedan kallade ”inkommande flyglinjer” och, vad gäller de frakttjänster som erbjuds på dessa flyglinjer, ”inkommande frakttjänster”).

25 I skäl 1045 i det omtvistade beslutet påpekade kommissionen särskilt att konkurrensbegränsande förfaranden beträffande inkommande frakttjänster kunde ”ha omedelbara, påtagliga och förutsebara effekter inom unionen och EES, eftersom ökade kostnader för flygtransporter till EES och därigenom högre priser för importerade varor kan ha effekter på konsumenter inom EES”. Kommissionen tillade att dessa förfaranden kunde ha sådana effekter även på tillhandahållandet av frakttjänster av andra fraktförare inom EES, mellan olika navflygplatser (*hubs*) inom EES som används av fraktförare från tredjeländer och destinationsflygplatserna inom EES för dessa försändelser som tredjelandsfraktföraren inte trafikerar.

26 I skäl 1046 i samma beslut påpekade kommissionen dessutom att den omtvistade kartellen hade ”genomförts på global nivå”, att kartellarrangemangen avseende inkommande flyglinjer utgjorde en integrerad del i den enda, fortlöpande överträdelsen av artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet och att en enhetlig tillämpning av tilläggsavgifterna på global nivå var ett av nyckelinslagen i denna kartell.

27 Punkt 5.3 i det omtvistade beslutet, avseende tillämpningen av artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz på omständigheterna i förevarande mål, innehåller skälen 833–1052. I skäl 846 i beslutet fann kommissionen för det första att de fraktförare som befunnits ansvariga hade samordnat sitt beteende eller påverkat prissättningen, ”vilket i slutändan utgjorde ett fastställande av priserna avseende” bränsletillägget, säkerhetstillägget och betalningen av provisioner på dessa tilläggsavgifter till speditörerna. I skäl 861 i det omtvistade beslutet fann kommissionen utifrån vad som framkommit under utredningen att det ”övergripande systemet för samordning av prissättningsbeteendet för frakttjänster” utgjorde en ”sammansatt överträdelse som består av olika handlanden som antingen [kunde] anses utgöra avtal eller samordnade förfaranden där konkurrenterna avsiktligen ersatte de risker som är förenade med konkurrens med ett praktiskt samarbete”.

28 För det andra fann kommissionen, i skäl 869 i det omtvistade beslutet, att ”det aktuella beteendet [utgjorde] en enda, fortlöpande överträdelse av artikel [101 FEUF]”. I skälen 870–902 i beslutet preciserade kommissionen att de aktuella arrangemangen hade ett enda konkurrensbegränsande syfte, nämligen att hindra konkurrensen inom fraktsektorn i EES, att de avsåg tillhandahållande av frakttjänster och prissättning av dessa tjänster, att de avsåg samma företag, att de var av en enda, fortlöpande karaktär och att de avsåg tre beståndsdelar, nämligen bränsletillägget, säkerhetstillägget och betalningsvägran avseende provisioner. I detta sammanhang angav kommissionen, i skäl 881 i beslutet, att Martinair var inblandat i dessa tre beståndsdelar.

29 Kommissionen fann för det tredje, i skäl 903 i det omtvistade beslutet, att det aktuella konkurrensbegränsande beteendet hade till syfte att begränsa konkurrensen åtminstone inom unionen, EES och Schweiz. I skäl 917 i det omtvistade beslutet tillade kommissionen att det därmed inte var nödvändigt att beakta de konkreta effekterna av beteendet.

30 I skälen 972–1021 i det omtvistade beslutet gick kommissionen, för det fjärde, igenom lagstiftningen i sju tredjeländer. Flera av de fraktförare som befunnits ansvariga hade hävdat att lagstiftningen i dessa länder ålade dem att samordna sitt beteende avseende tilläggsavgifter, vilket innebär att gällande konkurrensregler inte kunde tillämpas. Kommissionen ansåg att dessa fraktförare inte hade förmått visa att deras handlande var följden av tvång enligt lagstiftningen i dessa tredjeländer.

31 I skälen 1024–1035 i det omtvistade beslutet slog kommissionen, för det femte, fast att den enda, fortlöpande överträdelsen märkbart kunde påverka handeln mellan medlemsstaterna, mellan parterna i EES-avtalet och mellan parterna i luftfartsavtalet EG-Schweiz.

32 Avsnitt 7 i det omtvistade beslutet, med rubriken ”Överträdelsens varaktighet”, innehåller skälen 1146–1169 i beslutet. I skäl 1146 i det omtvistade beslutet fann kommissionen att den omtvistade kartellen hade inletts den 7 december 1999 och pågått till och med den 14 februari 2006. I skäl 1146 preciserade kommissionen att kartellen utgjorde en överträdelse av

– artikel 101 FEUF avseende perioden 7 december 1999–14 februari 2006, vad gäller lufttrafik mellan flygplatser inom unionen,

– artikel 101 FEUF avseende perioden 1 maj 2004–14 februari 2006, vad gäller lufttrafik på flyglinjerna EU–tredjeländer,

– artikel 53 i EES-avtalet avseende perioden 7 december 1999–14 februari 2006, vad gäller lufttrafik mellan flygplatser inom EES,

– artikel 53 i EES-avtalet avseende perioden 19 maj 2005–14 februari 2006, vad gäller lufttrafik på flyglinjerna EES (ej EU)–tredjeländer,

– artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz avseende perioden 1 juni 2002–14 februari 2006, vad gäller lufttrafik på flyglinjerna EU–Schweiz.

33 I skäl 1169 i samma beslut påpekade kommissionen att överträdelsens varaktighet sträckte sig, vad gäller Martinair, från den 22 januari 2001 till den 14 februari 2006.

34 I avsnitt 8 i det omtvistade beslutet undersökte kommissionen de korrigerande åtgärder som skulle vidtas och de böter som skulle åläggas, med hänvisning till riktlinjerna för beräkning av böter som döms ut enligt artikel 23.2 a i förordning (EG) nr 1/2003 (EUT C 210, 2006, s. 2).

35 Artiklarna 1, 3 och 4 i det omtvistade beslutet har följande lydelse:

”Artikel 1

Följande företag har, på nedan angivna linjer och under nedan angivna tidsperioder, begått en enda fortlöpande överträdelse av artikel 101 [FEUF], artikel 53 i [EES-avtalet] och artikel 8 i [luftfartsavtalet EG-Schweiz] genom att samordna sitt beteende i fråga om prissättningen på tillhandahållande av flygfrakttjänster världen över, såvitt avser bränsletillägget, säkerhetstillägget och betalningen av provision på tilläggsavgifterna.

1) Följande företag har överträtt artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet vad gäller [EES-interna] linjer … under följande perioder:

…

n) [Martinair], 22 januari 2001–14 februari 2006,

…

2) Följande företag har överträtt artikel 101 FEUF vad gäller [flyglinjer EU–tredjeländer] under följande perioder:

…

n) [Martinair], 1 maj 2004–14 februari 2006,

…

3) Följande företag har överträtt artikel 53 i EES-avtalet vad gäller [flyglinjer EES (ej EU)–tredjeländer] under följande perioder:

…

n) [Martinair], 19 maj 2005–14 februari 2006,

…

4) Följande företag har överträtt artikel 8 i [luftfartsavtalet EG-Schweiz] vad gäller [flyglinjer EU–Schweiz] under följande perioder:

…

n) [Martinair], 1 juni 2002–14 februari 2006,

…

Artikel 3

Följande böter åläggs för den enda, fortlöpande överträdelse som avses i artikel 1 i detta beslut …:

…

m) [Martinair]: 15 400 000 [euro];

…

Artikel 4

De företag som avses i artikel 1 ska omedelbart upphöra med den enda, fortlöpande överträdelse som avses i nämnda artikel, om så inte redan har skett.

De ska även avhålla sig från att upprepa handlanden eller beteenden som har ett identiskt eller liknande syfte eller resultat.”

Förfarandet vid tribunalen och den överklagade domen

36 Genom ansökan som inkom till tribunalens kansli den 29 maj 2017 väckte Martinair talan om, i första hand, ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet i dess helhet i den del det avser Martinair och, i andra hand, om ogiltigförklaring av artikel 1.2 n och 1.3 n i det omtvistade beslutet i den del kommissionen höll Martinair ansvarigt för en överträdelse på inkommande flyglinjer, samt om ogiltigförklaring av artikel 1.1 n, 1.2 n, 1.3 n och 1.4 n i nämnda beslut, i den mån kommissionen slog fast att den enda, fortlöpande överträdelsen omfattade betalningsvägran avseende provisioner.

37 Till stöd för sin talan åberopade Martinair tre grunder.

38 Bland dessa grunder avsåg den andra grunden kommissionens bristande befogenhet att tillämpa artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på inkommande frakttjänster. Tribunalen prövade dessutom ex officio en grund som avsåg att kommissionen med avseende på luftfartsavtalet EG-Schweiz saknade befogenhet att fastställa och beivra ett åsidosättande av artikel 53 i EES-avtalet avseende flyglinjer mellan, å ena sidan, flygplatser belägna i länder som är parter i EES-avtalet och som inte är medlemmar i unionen och, å andra sidan, flygplatser belägna i Schweiz.

39 Genom beslut av den 1 juli 2019 förenades detta mål med mål T-325/17, KLM/kommissionen, vad gäller den muntliga delen av förfarandet.

40 I den överklagade domen fann tribunalen att talan inte kunde vinna bifall såvitt avsåg någon av dessa grunder, inbegripet den grund som tribunalen hade prövat ex officio. Inom ramen för sistnämnda grund konstaterade tribunalen emellertid att kommissionen hade medgett att det var möjligt att den ”av misstag”, vid fastställandet av böterna, i försäljningsvärdet hade inkluderat den omsättning som vissa fraktförare som befunnits ansvariga hade haft på sistnämnda flyglinjer under den berörda perioden, samtidigt som den ansåg att detta endast påverkade de intäkter som skulle beaktas vid beräkningen av grundbeloppet för dessa böter.

Parternas yrkanden i målet om överklagande

41 Martinair har i sitt överklagande yrkat att domstolen ska

– upphäva den överklagade domen i den mån det däri slås fast att kommissionen är behörig att tillämpa artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet med avseende på inkommande frakttjänster på flyglinjer mellan EES och tredjeland,

– ogiltigförklara det omtvistade beslutet i dess helhet och, alternativt, ogiltigförklara detsamma i den del det däri konstateras att Martinair har överträtt artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet vad gäller inkommande frakttjänster på flyglinjer mellan EES och tredjeland, och

– i vart fall förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna, inklusive de kostnader som uppkommit för Martinair vid tribunalen.

42 Kommissionen har yrkat att domstolen ska

– ogilla överklagandet och förplikta Martinair att ersätta rättegångskostnaderna,

– alternativt, om domstolen bifaller överklagandet, återförvisa målet till tribunalen och förordna att frågan om rättegångskostnader ska anstå.

Prövning av överklagandet

43 Martinair har till stöd för sitt överklagande åberopat en enda grund. Martinair har därvid gjort gällande att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning och åsidosatte sin motiveringsskyldighet när den slog fast att inkommande frakttjänster omfattas av tillämpningsområdet för artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet.

44 Denna grund består av fyra delgrunder. Genom den första delgrunden har Martinair gjort gällande att tribunalen åsidosatte sin motiveringsskyldighet, gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning och åsidosatte ovannämnda bestämmelser när den fann att inkommande frakttjänster hade effekter inom EES som var relevanta för att fastställa kommissionens befogenhet. Genom den andra delgrunden har Martinair gjort gällande att tribunalen gjorde sig skyldig till samma åsidosättanden och samma felaktiga rättstillämpning när den fann att förfarandena avseende inkommande frakttjänster hade sannolika effekter inom EES. Genom den tredje delgrunden har Martinair gjort gällande att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den ersatte kommissionens motivering med sin egen och på ett rättsstridigt sätt kastade om

bevisbördan för att slå fast att förfarandena avseende inkommande frakttjänster hade kvalificerade effekter inom EES. Genom den fjärde delgrunden har Marinair gjort gällande att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning och åsidosatte nämnda bestämmelser när den slog fast att den omständigheten att det är fråga om en enda, fortlöpande överträdelse kan utvidga kommissionens befogenhet till att omfatta beteenden som ägt rum utanför EES.

Den första delgrunden: Relevanta effekter inom EES som gör det möjligt att fastställa kommissionens befogenhet med avseende på inkommande frakttjänster

Parternas argument

45 Martinair har gjort gällande att tribunalen – för att fastställa förekomsten av ett tillräckligt nära samband med EES, trots konstaterandet i punkt 139 i den överklagade domen att nästan all försäljning av inkommande frakttjänster sker utanför EES – i punkt 141 i den överklagade domen antog att de aktuella tilläggsavgifterna inte bara kunde påverka det totala pris som speditörerna fakturerades, utan även, på en sekundär nivå, påverka de priser som speditörerna fakturerar sina kunder för sina tjänster, förutsatt att de på priset för tjänsterna övervältrar den eventuella merkostnaden till följd av den aktuella kartellen. Tribunalen drog härav, i punkt 142 i den överklagade domen, slutsatsen att en höjning av dessa priser även kan påverka de taxor som de befraktare som köper tjänster av speditörerna tillämpar på varor som sänds till slutkunder inom EES.

46 Sådana effekter är emellertid varken styrkta eller ens tillräckligt relevanta för att ha kvalificerade effekter, i den mening som avses i domen av den 6 september 2017, Intel/kommissionen (C-413/14 P, EU:C:2017:632). Dessa effekter beror nämligen på speditörernas och befraktarnas självständiga och presumerade beslut att övervältra merkostnaden på sina respektive kunder, utan att ha fått något incitament från Martinair att bete sig på ett visst sätt inom EES. I det mål som avgjordes genom den domen var däremot inverkan på konkurrensen ett avsiktligt resultat av Intel Corporation Inc.:s beteende i sig. I förevarande mål är det dessutom inte fråga om en världsomspännande marknad, utan om flera lokala marknader, och någon konkurrens för inkommande frakttjänster har inte ägt rum inom EES.

47 De effekter som består i att de varor som importeras till EES höjs är, även om det antas att de är sannolika, inte omedelbara och således inte tillräckligt knutna till beteendet utanför EES för att det ska kunna fastställas att det finns ett tillräckligt samband med EES. Enligt tribunalens synsätt skulle varje beteende utanför EES i en världsomspännande värdekedja kunna få effekter inom EES. En så extensiv tolkning av kriteriet som grundar sig på kvalificerade effekter av konkurrensbegränsande förfaranden i unionen (nedan kallat kriteriet om kvalificerade effekter) skulle medföra att meningen med kriteriet går förlorad i samband med globaliserade ekonomier och distributionsnät.

48 Tribunalen gjorde sig således skyldig till felaktig rättstillämpning när den fann att indirekta, och i vart fall icke väsentliga, effekter var tillräckliga för att fastställa erforderliga kvalificerade effekter på den inre marknaden. Tribunalen åsidosatte dessutom sin motiveringsskyldighet genom att grunda sig på en rad presumerade och spekulativa effekter, vilka således inte kunde kontrolleras, i stället för att fastställa att de aktuella förfarandena hade ett tillräckligt och omedelbart samband med EES.

49 I motsats till vad kommissionen har gjort gällande kan överklagandet såvitt avser denna delgrund tas upp till sakprövning, eftersom den inte syftar till att bestrida de faktiska omständigheterna, utan den rättsliga kvalificeringen av de påstådda effekter som föranledde tribunalen att dra slutsatsen att det var fråga om kvalificerade effekter.

50 Kommissionen har gjort gällande att överklagandet inte kan vinna bifall såvitt avser denna delgrund, eftersom den inte kan tas upp till sakprövning i den del den avser tribunalens bedömning av de faktiska omständigheterna och i övrigt inte kan leda till bifall för överklagandet.

Domstolens bedömning

51 Domstolen erinrar för det första om att kriteriet om kvalificerade effekter, i likhet med det kriterium som grundar sig på var de konkurrensbegränsande förfarandena har genomförts, syftar till att omfatta beteenden som visserligen inte har ägt rum inom unionen eller, i förekommande fall, inom EES, men vars konkurrensbegränsande verkningar kan märkas på unionsmarknaden eller på EES-marknaden. Det är utifrån folkrätten möjligt att tillämpa unionens eller EES konkurrensregler med stöd av kriteriet om kvalificerade effekter om det kan förutses att det aktuella beteendet får omedelbara och väsentliga effekter inom unionen eller inom EES. Här ska det noteras att det räcker att beakta ett visst beteendes sannolika effekt på konkurrensen för att förutsebarhetsrekvisitet kan anses vara uppfyllt. Det räcker dessutom att beteendet i fråga är ”ägnat” att ha en omedelbar effekt inom unionen eller EES för att kravet på omedelbarhet ska vara uppfyllt (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 september 2017, Intel/kommissionen, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punkterna 45, 49, 51 och 52).

52 För att fastställa att kriteriet om kvalificerade effekter är uppfyllt måste kommissionen, såsom Martinair har hävdat, styrka att de berörda förfarandena har förutsebara, omedelbara och väsentliga effekter inom unionen eller, såsom i förevarande fall, inom EES. Tribunalen erinrade för övrigt om dessa kriterier i punkterna 122 och 143 i den överklagade domen. I motsats till vad Martinair har gjort gällande genom de argument som det redogjorts för i denna delgrund, underlät tribunalen emellertid inte, i punkterna 141 och 142 i den överklagade domen, att beakta detta kriterium genom att slå fast att redan indirekta, icke-omedelbara och spekulativa effekter och i vart fall icke väsentliga sådan räckte för att fastställa förekomsten av kvalificerade effekter, i den mening som avses i rättspraxis (se föregående punkt).

53 Såsom framgår av punkterna 117, 118, 121 och 134–143 i den överklagade domen, ingår dessa punkter 141 och 142 i tribunalens bedömning av relevansen av det första skälet som kommissionen grundade sig på i skäl 1045 i det omtvistade beslutet till stöd för sitt konstaterande att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt i förevarande fall. Detta skäl bestod i ”de ökade kostnaderna för lufttransport till EES och således de högre priserna på importerade varor som till sin natur [var] ägnade att påverka konsumenterna inom EES” (nedan kallat effekten på priserna på importerade varor), ett skäl som tribunalen hänvisade till som ”den aktuella effekten”, med avseende på vilken Martinair hävdade att den inte ingick bland de effekter som det omtvistade beteendet gav upphov till och som kommissionen hade fog för att beakta vid tillämpningen av kriteriet om kvalificerade effekter.

54 Eftersom punkterna 141 och 142 i den överklagade domen således inte avser frågan huruvida effekten på priserna på importerade varor var förutsebar, väsentlig och omedelbar, kan det inte anses att tribunalen i dessa punkter ansåg att indirekta, icke omedelbara, spekulativa och i vart fall icke väsentliga effekter var tillräckliga för att fastställa att det förelåg kvalificerade effekter

inom EES. Den första delen av de argument som anförts till stöd för denna delgrund bygger således på en felaktig tolkning av den överklagade domen och kan därför inte leda till bifall för överklagandet.

55 För det andra ska det, i den mån Martinair avser att ifrågasätta tribunalens bedömning i punkterna 141 och 142 i den överklagade domen, enligt vilken det omtvistade beteendet har haft effekt på priserna på importerade varor, erinrar domstolen om att det följer av artikel 256.1 andra stycket FEUF och artikel 58 första stycket i stadgan för Europeiska unionens domstol att ett överklagande till domstolen ska vara begränsat till rättsfrågor.

56 När tribunalen har fastställt eller bedömt de faktiska omständigheterna är domstolen således, enligt artikel 256 FEUF, endast behörig att pröva den rättsliga kvalificeringen av dessa omständigheter och de rättsföljder som tribunalen har funnit att denna ska medföra (se, för ett liknande resonemang, dom av den 28 maj 1998, Deere/kommissionen, C-7/95 P, EU:C:1998:256, punkt 21, och dom av den 11 januari 2024, Planistat Europe och Charlot/kommissionen, C-363/22 P, EU:C:2024:20, punkt 50 och där angiven rättspraxis).

57 Tribunalen är däremot ensam behörig att fastställa och bedöma de faktiska omständigheterna och att bedöma bevisningen. Om bevisupptagningen har skett på ett riktigt sätt och de allmänna rättsprinciper och processuella regler som är tillämpliga i fråga om bevisbördan och bevisningen har iakttagits, är det endast tribunalen som ska bedöma vilket värde som uppgifterna i målet ska tillmätas. Med förbehåll för de fall då de faktiska omständigheterna eller bevisningen har missuppfattats, utgör bedömningen av dessa således inte en rättsfråga som i sig omfattas av domstolens prövning inom ramen för ett mål om överklagande (dom av den 28 maj 1998, Deere/kommissionen, C-7/95 P, EU:C:1998:256, punkt 22, och dom av den 18 mars 2021, Pometon/kommissionen, C-440/19 P, EU:C:2021:214, punkt 50 och där angiven rättspraxis).

58 I förevarande fall har Martinair i huvudsak gjort gällande att effekten på priserna på importerade varor endast berodde på speditörernas och befraktarnas självständiga och presumerade beslut att övervältra den merkostnad som följde av den omtvistade kartellen på deras respektive kunder och att konkurrensen för inkommande frakttjänster utövades på lokala marknader utanför EES, något som skulle hindra möjligheten att i förevarande fall konstatera att det förelåg effekter som kommissionen kunde grunda sig på vid tillämpningen av kriteriet om kvalificerade effekter.

59 Martinair har härigenom bestritt tribunalens konstateranden i punkterna 139–142 i den överklagade domen. I dessa punkter inskränkte sig tribunalen till att redogöra för och bedöma de faktiska omständigheterna – såsom de framgår av skälen 14, 17 och 70 i det omtvistade beslutet samt av parternas svar på tribunalens processledningsåtgärder – enbart i syfte att kontrollera huruvida den effekt på priserna på importerade varor som kommissionen angett som skäl för att tillämpa kriteriet om kvalificerade effekter hade styrkts, utan att därvid göra någon rättslig kvalificering av dessa. Såsom framgår av bland annat punkt 143 i den överklagade domen var det nämligen först därefter som tribunalen kontrollerade huruvida denna effekt kunde omfattas av begreppet ”kvalificerade effekter”, i den mening som avses i rättspraxis (se punkt 51 ovan).

60 Det kan således konstateras att Martinair, genom detta argument, i själva verket har anmodat domstolen att företa en ny bedömning av de faktiska omständigheter som tribunalen redogjorde för och prövade i punkterna 139–142 i den överklagade domen; detta omfattas inte av domstolens behörighet i mål om överklagande, i enlighet med den rättspraxis som domstolen erinrat om i punkt 57 ovan, eftersom det inte har gjorts gällande att tribunalen missuppfattat dessa faktiska omständigheter. Denna argumentation kan således inte tas upp till sakprövning.

61 Eftersom Martinair genom nämnda argument (se punkterna 46–48 ovan) även avser att vederlägga att dessa effekter var väsentliga och omedelbara, i den mening som avses i rättspraxis (se punkt 51 ovan), ska det påpekas att tribunalen i punkterna 164–174 respektive 175–183 i den överklagade domen prövade frågan huruvida effekten på priserna på importerade varor bland annat var av sådan väsentlig och omedelbar karaktär som erfordras enligt denna rättspraxis.

62 När det gäller frågan huruvida effekten på priserna på importerade varor är väsentlig, har Martinair emellertid endast hävdat att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den fann att ”i vart fall icke väsentliga” effekter var tillräckliga för att fastställa förekomsten av kvalificerade effekter.

63 Det följer emellertid av artikel 256.1 andra stycket FEUF, artikel 58 första stycket i stadgan för Europeiska unionens domstol och av artiklarna 168.1 d och 169.2 i domstolens rättegångsregler att det i ett överklagande klart ska anges på vilka punkter den överklagade domen ifrågasätts samt de rättsliga grunder som särskilt åberopas till stöd för detta yrkande. I annat fall kan överklagandet eller den aktuella grunden inte tas upp till sakprövning. Sådana delar av överklagandet som inte innehåller något argument som särskilt syftar till att identifiera den felaktiga rättstillämpningen i den överklagade domen uppfyller således inte detta krav och ska därför avvisas (dom av den 4 oktober 2024, Ferriere Nord/kommissionen, C-31/23 P, EU:C:2024:851, punkterna 51 och 52 samt där angiven rättspraxis).

64 Det ska därför konstateras att ett sådant allmänt uttalande inte uppfyller dessa krav. Martinairs argument kan följaktligen inte tas upp till sakprövning i den del det avser tribunalens bedömning av huruvida effekten på priserna på importerade varor var väsentlig.

65 Vad gäller frågan huruvida effekten på priserna på importerade varor var omedelbar, redogjorde tribunalen först, i punkterna 175–178 i den överklagade domen, för de rättsliga kriterier på grundval av vilka tribunalen skulle bedöma huruvida denna effekt var styrkt i förevarande fall. Tribunalen angav bland annat att speditörernas agerande inte i sig kunde bryta orsakssambandet mellan det omtvistade beteendet och denna effekt och således frånta effekten dess omedelbara karaktär, eftersom agerandet objektivt sett följde av den aktuella kartellen, enligt marknadens normala funktion, och följaktligen inte bröt detta orsakssamband, utan utgjorde en fortsättning därav.

66 Tribunalen underkände därefter, i punkterna 179–182 i den överklagade domen, de argument som Martinair hade anfört till bestridande av att effekten på priserna på importerade varor var omedelbar.

67 I punkt 179 i den överklagade domen underkände tribunalen således Martinairs argument att det fanns konkreta indicier på att åtminstone en del av de priser som speditörerna fakturerade befraktarna under den aktuella perioden i sig var resultatet av de konkurrensbegränsande förfaranden beträffande vilka kommissionen hade vidtagit sanktionsåtgärder gentemot speditörerna. Tribunalen påpekade i detta avseende att Martinair inte hade visat, eller ens påstått, att speditörerna, inom ramen för dessa förfaranden, rättsstridigt hade samordnat sig för att på befraktarna övervältra de merkostnader som de hade tvingats betala. Tribunalen påpekade vidare att Martinair inte heller visat att nämnda förfaranden kunde utgöra hinder för att speditörerna övervältrade denna merkostnad på befraktarna.

68 I punkt 180 i den överklagade domen konstaterade tribunalen att Martinair saknade belägg för argumentet att nivån på de tilläggsavgifter som speditörerna fakturerade befraktarna översteg nivån på de tilläggsavgifter som dessa speditörer betalade till de fraktförare som befunnits ansvariga. I samma punkt 180 konstaterade tribunalen även att Martinair inte hade förklarat varför speditörerna inte både hade kunnat övervältra den merkostnad som följde av den enda, fortlöpande överträdelsen på befraktarna och fakturera dem tilläggsavgifter som totalt sett var högre än de tilläggsavgifter som de själva hade varit skyldiga att betala till de fraktförare som befunnits ansvariga.

69 Därav drog tribunalen, i punkt 181 i den överklagade domen, slutsatsen att det inte kunde anses att den förutsebara övervältringen av merkostnaden på de befraktare som var etablerade inom EES var en följd av de konkurrensbegränsande förfaranden beträffande vilka kommissionen hade vidtagit sanktionsåtgärder gentemot speditörerna och följaktligen var felaktig eller främmande för marknadens normala funktion.

70 I punkt 182 i den överklagade domen underkände tribunalen även Martinairs argument avseende speditörernas ”köpkraft”, med motiveringen att Martinair inte hade lagt fram någon bevisning eller ens förklarat på vilket sätt detta argument kunde bryta orsakssambandet mellan det omtvistade beteendet och effekten på priserna på importerade varor.

71 Tribunalen drog avslutningsvis, i punkt 183 i den överklagade domen, slutsatsen att dessa omständigheter gav vid handen att effekten på priserna på importerade varor var av den omedelbara karaktär som erfordrades.

72 Tribunalen gjorde sig emellertid inte skyldig till felaktig rättstillämpning när den i punkterna 175–178 i den överklagade domen fann att tredje mans (såsom speditörernas) agerande inte till sin natur fråntar effekterna av det omtvistade beteendet deras omedelbara karaktär, eftersom detta agerande objektivt sett följer av den aktuella kartellen, i enlighet med marknadens normala funktion.

73 Denna bedömning påverkas inte av den rättspraxis som följer av domen av den 6 september 2017, Intel/kommissionen (C-413/14 P, EU:C:2017:632), som Martinair har hänvisat till.

74 Det framgår nämligen inte av den domen att det endast är de återverkningar på konkurrensen som uppsåtligen följer av enbart beteendet hos det företag som lagförts för en överträdelse av artikel 101 FEUF eller artikel 102 FEUF som kan uppfylla kravet på omedelbarhet för att det ska kunna konstateras att ett konkurrensbegränsande beteende uppfyller kriteriet om kvalificerade effekter.

75 Det framgår inte heller av nämnda dom att domstolen däri antog en definition av när effekterna är omedelbara som enbart gäller för en global marknad, vilket utesluter en hypotes, som enligt Martinair är den som är aktuell i förevarande fall, där flera lokala marknader är i fråga.

76 I den mån Martinair har gjort gällande att övervältringen av tilläggsavgifterna, under omständigheterna i förevarande fall, var beroende av speditörernas och befraktarnas oavhängiga beslut, har Martinair i själva verket anmodat domstolen att företa en ny bedömning av de faktiska omständigheter som tribunalen redogjorde för och prövade i punkterna 179–182 i den överklagade domen, utan att Martinair därvid gjort gällande att tribunalen skulle ha missuppfattat dessa omständigheter. Mot bakgrund av rättspraxis (se punkt 57 ovan) kan detta argument således inte tas upp till sakprövning.

77 Domstolen kan därmed inte godta Martinairs argument i punkterna 46–48 ovan, eftersom det inte kan tas upp till sakprövning av de skäl som anges i punkterna 58–60, 62–64 och 76 ovan.

78 För det tredje erinrar domstolen om följande. Den motiveringsskyldighet som åligger tribunalen enligt artikel 36 i stadgan för Europeiska unionens domstol, jämförd med artikel 53 första stycket i samma stadga, innebär en skyldighet för tribunalen att klart och tydligt ange hur den har resonerat, så att de som berörs därav kan få kännedom om skälen för det meddelade avgörandet och så att domstolen ges möjlighet att utföra sin prövning (dom av den 11 april 2013, Mindo/kommissionen, C-652/11 P, EU:C:2013:229, punkt 29, och dom av den 26 september 2024, Covestro Deutschland och Tyskland/kommissionen, C-790/21 P och C-791/21 P, EU:C:2024:792, punkt 113 och där angiven rättspraxis).

79 Denna skyldighet innebär emellertid inte att tribunalen måste lämna en uttömmande redogörelse för vart och ett av de resonemang som parterna i tvisten fört. Motiveringen kan således vara underförstådd, förutsatt att de berörda kan få kännedom om de skäl som tribunalen har lagt till grund för sin bedömning och att domstolen får ett tillräckligt underlag för att kunna utföra sin prövning i ett mål om överklagande (dom av den 7 januari 2004, Aalborg Portland m.fl./kommissionen, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P och C-219/00 P, EU:C:2004:6, punkt 372, och dom av den 26 september 2024, Covestro Deutschland och Tyskland/kommissionen, C-790/21 P och C-791/21 P, EU:C:2024:792, punkt 114 och där angiven rättspraxis).

80 Motiveringsskyldigheten utgör en väsentlig formföreskrift som ska särskiljas från frågan huruvida motiveringen är hållbar, vilken ska hänföras till frågan huruvida den omtvistade rättsakten är lagenlig i materiellt hänseende (dom av den 2 april 1998, kommissionen/Sytraval och Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, punkt 67, och dom av den 4 oktober 2024, UPL Europe och Indofil Industries (Netherlands)/kommissionen, C-262/23 P, EU:C:2024:862, punkt 134 och där angiven rättspraxis).

81 Martinair har emellertid – genom att hävda att tribunalen åsidosatte sin motiveringsskyldighet genom att grunda sig på en rad presumerade, spekulativa och därmed icke-kontrollerbara effekter, i stället för att belägga att det fanns ett tillräckligt och omedelbart samband med EES – i själva verket bestritt de skäl som anges i punkterna 139–143 i den överklagade domen. Ett sådant påstående kan således inte ligga till grund för en anmärkning om att tribunalen skulle ha åsidosatt sin motiveringsskyldighet.

82 Överklagandet ska därmed såvitt avser den första delgrunden till viss del avvisas och i övriga delar ogillas.

Den andra delgrunden: De sannolika effekterna av förfarandena avseende inkommande frakttjänster

Parternas argument

83 Martinair har – när det gäller de effekter som ska beaktas vid fastställandet av kriteriet om kvalificerade effekter – gjort gällande att kraven på att ett beteendes effekter på konkurrensen ska vara förutsebara, väsentliga och omedelbara tillkommer utöver kravet på att sådana effekter ska vara sannolika. Detta sannolikhetskrav är strängare än blotta omständigheten att beteendet

i fråga ”är ägnat” att ha effekter inom EES. För att kommissionen ska kunna göra gällande sin befogenhet krävs det enligt detta krav inte bara att det är möjligt, utan även att det är mer sannolikt än osannolikt, att effekter kommer att uppstå inom EES.

84 För det första åsidosatte tribunalen sin motiveringsskyldighet, gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning och åsidosatte artikel 101 FEUF när den, i punkterna 128–132 i den överklagade domen, fann att kvalificeringen av den aktuella överträdelsen som en överträdelse ”genom syfte” gjorde det överflödigt att bedöma sannolikheten för att effekter skulle uppstå inom EES. Tribunalen gjorde således en felaktig bedömning när den, i punkt 133 i den överklagade domen, underkände Martinairs argument i detta avseende.

85 Det går inte att av den omständigheten att ett visst beteende i allmänhet har till syfte att begränsa konkurrensen dra slutsatsen att det automatiskt medför en konkurrensbegränsning på den inre marknaden. Det är visserligen inte fråga om att det ska visas att det föreligger verkliga effekter inom EES. För att fastställa kommissionens befogenhet i fråga om ett beteende utanför EES innebär kriteriet om kvalificerade effekter emellertid att kommissionen måste visa att beteendet sannolikt kommer att få effekter inom EES, något som kommissionen underlät att analysera i det omtvistade beslutet och vilket tribunalen inte heller kontrollerade. Tribunalen konstaterade att det aktuella beteendet hade till syfte att begränsa konkurrensen på den inre marknaden innan den beaktade att beteendet hade antagits och genomförts utanför EES. Eftersom Martinair varken kontrollerar vilka priser som speditörerna tar ut av befraktarna eller de priser som tas ut gentemot konsumenterna inom EES, kan dess ”inkommande beteende” inte ha haft till syfte att begränsa konkurrensen inom EES.

86 Även om tribunalens påstående – nämligen att kvalificeringen av en konkurrensbegränsning som en konkurrensbegränsning ”genom syfte” förutsätter att det föreligger sannolika effekter på den inre marknaden – var välgrundat, skulle artikel 101 FEUF vara tillämplig på varje samordnat beteende oavsett var det äger rum, oavsett om det genomförts och oavsett om det får några effekter. En sådan tolkning av artikel 101 FEUF kan inte vara korrekt och den skulle dessutom strida mot allmänna folkrättsliga principer.

87 För det andra underlät tribunalen felaktigt att bedöma sannolikheten för de antaganden som låg till grund för kommissionens slutsats om indirekta effekter inom EES, vilka presumeras i det omtvistade beslutet.

88 I punkt 141 i den överklagade domen konstaterade tribunalen att för det fall speditörerna övervältrar den eventuella merkostnaden till följd av den omtvistade kartellen på priset för sina tjänster, kan dessa effekter materialiseras inom EES. Kommissionen har emellertid varken undersökt dessa av tribunalen antydda effekter eller beaktat de implicita analytiska och faktiska omständigheterna i dessa antaganden, vilket är något som kommissionen inte ens har bestritt. Kommissionen kontrollerade inte huruvida det omtvistade beteendet ledde till en höjning av priserna på lufttransporttjänster på marknader utanför EES. Vidare har kommissionen – även om det skulle visa sig att det förelåg effekter på konkurrensen – varken fastställt eller ens undersökt huruvida det rörde sig om en ökning av speditörernas totala kostnader och, om så var fallet, omfattningen av dessa effekter eller denna prishöjning. Dessutom har kommissionen – om det antas att speditörerna hade drabbats av ökade kostnader – varken beaktat eller ens kontrollerat om speditörerna övervältrat dessa högre kostnader på sina kunder, det vill säga befraktarna utanför EES. Vidare har kommissionen – om det antas att det skett en sådan kostnadsövervältring, som för övrigt är hypotetisk och förmodligen obetydlig – inte kontrollerat huruvida befraktarna hade höjt sina priser som en följd därav. Inom ramen för en civilrättslig

skadeståndstalan vid nationella domstolar har befraktarna och speditörerna utanför och inom EES för övrigt påstått sig inte ha övervältrat de ”merkostnader” som eventuellt följer av det omtvistade beteendet.

89 Avsaknaden av en undersökning av sannolikheten för och omfattningen av vilka extra kostnader som konsumenterna inom EES har fått, gör att de effekter som ligger till grund för kommissionens befogenhet per definition är hypotetiska och spekulativa. Det har inte visats i vilken utsträckning beteendet i fråga om inkommande frakt har lett till en höjning av de totala priserna för frakttjänster som fakturerats speditörerna och i vilken utsträckning denna prishöjning lett till högre priser som fakturerats befraktarna och övervältrats på de konsumenter som införskaffar varor som importeras till EES. Det kan emellertid inte utan en omsorgsfull utvärdering antas att en prisökning i föregående led direkt leder till en prisökning i efterföljande led.

90 De effekter som kommissionen har åberopat och som utan förbehåll godtagits av tribunalen är således endast hypotetiska eller i vart fall av mindre betydelse, och de är inte tillräckligt sannolika för att ha kvalificerade effekter. Tribunalens slutsatser grundar sig på en hypotes om övervältring från speditörernas sida och på en presumtion om ytterligare övervältring från befraktarnas sida, utan belägg för att vare sig det ena eller det andra av dessa antaganden är sannolikt, trots ett stort antal bevis som vederlägger deras sannolikhet. Genom att anse att erforderliga sannolika effekter av ett beteende inom EES kan fastställas på grundval av spekulativa kriterier och bedömningar, har tribunalen åsidosatt sin motiveringsskyldighet och, under alla omständigheter, gjort sig skyldig till felaktig rättstillämpning och åsidosatt artikel 101 FEUF.

91 Kommissionen har hävdat att överklagandet såvitt avser denna delgrund till viss del ska avvisas och i övriga delar ogillas.

Domstolens bedömning

92 För det första ska det påpekas att det framgår av rättspraxis (se punkt 51 ovan) att det villkor avseende ”sannolikheten” för de kvalificerade effekterna som Martinair har hänvisat till inte skiljer sig från villkoret om att dessa effekter ska vara förutsebara, eftersom det enligt denna rättspraxis räcker att beakta ett beteendes sannolika effekter på konkurrensen för att förutsebarhetsrekvisitet ska vara uppfyllt. Martinair har således inte fog för sitt påstående att sannolikhetskravet är ett kriterium utöver kriterierna om förutsebarhet, väsentlighet och omedelbarhet. Martinair kan således inte med framgång kritisera tribunalen, såsom angetts i punkt 83 ovan, för att ha underlåtit att kontrollera sannolikheten för en effekt på priserna på importerade varor, då tribunalen, i punkterna 144–163 i den överklagade domen, analyserade huruvida denna effekt var förutsebar.

93 Domstolen gör för det andra följande bedömning. Tribunalen preciserade i punkt 128 i den överklagade domen att när det, såsom i förevarande fall, föreligger ett beteende som kommissionen har ansett vara så pass skadligt för konkurrensen på den inre marknaden eller inom EES att det kan kvalificeras som en konkurrensbegränsning ”genom syfte” i den mening som avses i artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet, kan det inte heller vid tillämpningen av kriteriet om kvalificerade effekter krävas att det ska visas att det föreligger konkreta effekter för att ett beteende ska kvalificeras som en konkurrensbegränsning ”genom resultat”, i den mening som avses i dessa bestämmelser.

94 På liknande sätt angav tribunalen, i punkt 132 i den överklagade domen, följande. Att tolka kriteriet om kvalificerade effekter, såsom Martinair förordat, på det sättet att det krävs bevis för det omtvistade beteendets konkreta effekter även om det föreligger en konkurrensbegränsning genom ”syfte”, skulle innebära att kommissionens befogenhet att fastställa och beivra en överträdelse av artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet skulle underställas ett villkor som inte har något stöd i lydelsen i dessa bestämmelser.

95 Av detta drog tribunalen, i punkt 133 i den överklagade domen, slutsatsen att Martinair dels inte med giltig verkan kunde klandra kommissionen för att ha begått ett fel när den fann att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt, trots att kommissionen, i skälen 917, 1190 och 1277 i det omtvistade beslutet, hade angett att den inte var skyldig att bedöma de konkurrensbegränsande effekterna av det omtvistade beteendet mot bakgrund av det omtvistade beteendets konkurrensbegränsande syfte, dels inte heller av dessa skäl kunde dra slutsatsen att kommissionen inte hade gjort någon analys av beteendets effekter på den inre marknaden eller inom EES vid tillämpningen av detta kriterium.

96 Såsom redan anges i den andra delen av denna punkt 133 går det emellertid inte att av dessa punkter som Martinair har bestritt dra slutsatsen att tribunalen ansåg att kvalificeringen av den aktuella överträdelsen som en överträdelse ”genom syfte” gjorde det överflödigt att göra en bedömning av huruvida det eventuellt uppkommit effekter inom EES som gjorde det möjligt att fastställa kommissionens befogenhet att tillämpa artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på beteenden utanför EES.

97 Det framgår nämligen av en samlad läsning av punkterna 124–142 i den överklagade domen att tribunalen, i de omtvistade punkterna, endast underkände de argument som Martinair hade framfört. En sammanfattning av dessa argument återfinns i punkterna 107 och 108 i den överklagade domen. I dessa punkter redogjorde tribunalen således för skälen till varför det var fel av Martinair att göra gällande att kommissionens uppgift, i skäl 917 i det omtvistade beslutet, att kommissionen inte hade gjort någon bedömning av de konkurrensbegränsande effekterna av de konkurrensbegränsande förfarandena i fråga, innebar att kommissionen, på grund av dessa förfarandens art, hade avstått från att bedöma huruvida dessa hade haft effekt på konkurrensen inom unionen eller EES som gjorde det möjligt att fastställa dess befogenhet att tillämpa artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på inkommande frakttjänster mot bakgrund av kriteriet om kvalificerade effekter.

98 Tribunalen gjorde sig emellertid inte skyldig till felaktig rättstillämpning när den fann att kriteriet om kvalificerade effekter, som ligger till grund för kommissionens extraterritoriella befogenhet, skiljer sig från frågan huruvida den omtvistade kartellen kan kvalificeras som en konkurrensbegränsning i den mening som avses i artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet. Såsom generaladvokaten också har påpekat i punkt 42 i sitt förslag till avgörande, sammanfaller inte kriteriet om kvalificerade effekter, vilket kan ligga till grund för kommissionens extraterritoriella befogenhet att tillämpa unionens och EES konkurrensregler i folkrättsligt hänseende, med det materiella kriteriet om konkurrensbegränsning, genom syfte eller genom resultat, inom unionens eller EES inre marknad, vilket är en förutsättning för kommissionens befogenhet att fastställa och beivra en överträdelse av dessa konkurrensregler med stöd av unionsrätten.

99 Tribunalens bedömning i syfte att fastställa huruvida kommissionen gjorde en riktig bedömning när den fann att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt i förevarande fall framgår vidare av punkterna 144–184 i den överklagade domen vad gäller samordningen av inkommande frakttjänster betraktad för sig och av punkterna 185–196 i den domen vad gäller den enda, fortlöpande överträdelsen i dess helhet.

100 Under dessa omständigheter har Martinair gjort en felaktig tolkning av den överklagade domen genom att hävda att tribunalen åsidosatte sin motiveringsskyldighet, gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning och åsidosatte artikel 101 FEUF när den fann att kvalificeringen av den aktuella överträdelsen som en överträdelse ”genom syfte” gjorde det överflödigt att göra en bedömning av huruvida effekter eventuellt skulle uppstå inom EES för att fastställa kommissionens befogenhet vad gäller inkommande frakttjänster. De argument som det redogjorts för i punkterna 84–86 ovan kan följaktligen inte godtas.

101 Vad för det tredje gäller det argument som det redogjorts för i punkterna 87–90 ovan, konstaterar domstolen inledningsvis att i den mån Martinair har gjort gällande att det omtvistade beslutet är bristfälligt, är detta argument inte riktat mot den överklagade domen, utan mot det omtvistade beslutet. Detta argument ska därför i denna del avvisas (se, analogt, dom av den 29 juni 2023, TUIfly/kommissionen, C-763/21 P, EU:C:2023:528, punkt 53 och där angiven rättspraxis).

102 Vidare konstaterar domstolen, i motsats till vad som antyds i Martinairs argument, att tribunalens bedömning av de antaganden som låg till grund för kommissionens slutsats om den omtvistade kartellens kvalificerade effekter inom EES inte är begränsad till enbart konstaterandet i punkt 141 i den överklagade domen, utan återfinns i punkterna 124–142 däri. Dessa avser emellertid just frågan huruvida den merkostnad som befraktarna kan ha tvingats betala, och de högre priser på varor som importeras till EES som detta kan ha medfört, hör till de effekter av det omtvistade beteendet som kommissionen grundade sig på vid tillämpningen av kriteriet om kvalificerade effekter. I punkterna 144–184 i den överklagade domen prövade tribunalen dessutom, mot bakgrund av de argument som Martinair hade anfört, huruvida denna effekt var förutsebar, väsentlig och omedelbar i erforderlig utsträckning.

103 Vad särskilt gäller punkt 141 i den överklagade domen, ska det emellertid erinras om att tribunalen i denna punkt, av de konstateranden som den hade gjort i de föregående punkterna i den domen, drog slutsatsen att för det fall speditörerna övervältrar den eventuella merkostnaden till följd av den omtvistade kartellen på priset för sina tjänster, är det bland annat på den konkurrens som speditörerna ägnar sig åt för att ta emot befraktarnas kunder som den enda, fortlöpande överträdelsen, i den mån den avser inkommande flyglinjer, kan ha en inverkan och det är följaktligen på den inre marknaden eller inom EES som effekten på priserna för importerade varor kan materialiseras.

104 Genom att i huvudsak göra gällande att punkt 141 är felaktig och genom att i detta avseende redogöra för de argument som anges i punkterna 88–90 ovan, avser Martinair i själva verket att på nytt ifrågasätta tribunalens bedömning att kommissionen, vid tillämpningen av kriteriet om kvalificerade effekter, hade fog för att slå fast effekten på priset för importerade varor och att kommissionen hade styrkt att denna effekt hade de egenskaper som krävs för att den bland annat skulle anses vara väsentlig och omedelbar. Detta argument skiljer sig således inte från det som anförts till stöd för den första delgrunden för överklagandet. Det framgår emellertid av bedömningen av detta argument att Martinair inte visat att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den fann att kommissionen hade fog för att beakta denna effekt i detta syfte.

105 Även om det antas att Martinair – genom att påstå att tribunalen underlät att bedöma sannolikheten för en effekt på priserna på importerade varor – i själva verket har hävdat att tribunalen inte bedömde huruvida denna effekt var förutsebar, räcker det avslutningsvis att påpeka att frågan huruvida denna effekt var förutsebar på sätt som erfordras för tillämpningen av kriteriet om kvalificerade effekter, i den mening som avses i rättspraxis (se punkt 51 ovan), analyserades av tribunalen i punkterna 144–163 i den överklagade domen, vilka inte är föremålet för denna delgrund.

106 Överklagandet ska därmed såvitt avser den andra delgrunden till viss del avvisas och i övriga delar ogillas.

Den tredje delgrunden: Ändring av skälen samt rättsstridig omkastning av bevisbördan

Parternas argument

107 Martinair har påpekat att helhetsbedömningen av kriteriet om kvalificerade effekter endast behandlas i skäl 1045 i det omtvistade beslutet. Det var emellertid i punkterna 101–197 i den överklagade domen som tribunalen bekräftade att detta kriterium var uppfyllt, genom att i dessa punkter utveckla ett resonemang som grundade sig på bevisning och argument som inte hade lagts fram av kommissionen, vare sig i det omtvistade beslutet eller under målets handläggning vid tribunalen. Det är emellertid inte tillåtet för tribunalen att fylla ut bristerna i motiveringen av den rättsakt som är föremål för tribunalens prövning eller att ersätta den motivering som lämnats i rättsakten med sin egen motivering.

108 För det första bedömde tribunalen, i punkterna 144–163 i den överklagade domen, förutsebarheten av övervältringen av det påstådda fastställandet i ett tidigare led av priserna på inkommande frakttjänster på marknaden i efterföljande led för försända varor, på grundval av ett konstaterande som kommissionen inte gjorde vare sig i det omtvistade beslutet eller under målets handläggning vid tribunalen. Den omständigheten att det i detta beslut anges att kostnaderna för frakttjänster är kostnader för insatsvärden är inte detsamma som att påstå att priserna för frakttjänster är ”rörliga kostnader som påverkar marginalkostnaderna”. I punkt 156 i den överklagade domen ersatte tribunalen således kommissionens motivering med sin egen motivering.

109 Tribunalen underkände dessutom argumentet att en effekt medelst kommunicerande kärl skulle göra det omöjligt att förutse övervältringen av merkostnaderna, trots att kommissionen uttryckligen vägrat att undersöka denna effekt. Tribunalen bortsåg emellertid från denna brist på analys och tillskrev Martinair bevisbördan för denna effekt, trots att det ankom på kommissionen att fastställa sin territoriella befogenhet på grundval av förutsebara effekter. Det var således kommissionen som borde ha visat att kostnaderna för inkommande frakttjänster kunde övervältras på konsumenterna inom EES. Den omständigheten att Martinair valde att lägga fram en ekonomisk studie saknar betydelse för denna skyldighet.

110 För det andra fann tribunalen, i punkterna 164–174 i den överklagade domen, att det påstådda fastställandet av priser för inkommande frakttjänster har väsentliga effekter inom EES och att detta motiveras av överträdelsens egenskaper, såsom överträdelsens varaktighet, omfattning och art. Kommissionen har emellertid inte redogjort för någon av dessa egenskaper för att motivera att priserna på inkommande frakttjänster har en väsentlig effekt på konkurrensen inom EES.

111 Vidare saknas belägg för tribunalens konstaterande i punkt 172 i den överklagade domen, nämligen att priset för frakttjänster, och därmed de berörda tilläggsavgifterna, utgjorde en viktig del av kostnaden för de transporterade varorna, vilket påverkade försäljningen av dessa varor. De egenskaper som nämns i föregående punkt, vilka avses i det omtvistade beslutet, avser inte den effekt inom EES som priserna på inkommande frakttjänster har haft, utan den enda, fortlöpande överträdelsen som har en direkt inverkan inom EES genom varutransporter till utlandet. Detta beslut innehåller inte något konstaterande av att effekten är väsentlig vad gäller inkommande frakttjänster inom EES, och i beslutet anges inte några bevis avseende den påstådda effekten av detta beteende som skulle göra det möjligt för tribunalen att belägga vad den påstår i punkt 172 i den överklagade domen. Tilläggsavgifternas andel av det totala priset för frakttjänster är ovidkommande i detta avseende och utredningen ger inte vid handen att det skulle finnas något samband mellan tilläggsavgifterna och kostnaden för importerade varor. För att komma fram till konstaterandet i nämnda punkt 172 ersatte tribunalen således i själva verket kommissionens icke-resonemang med sitt eget resonemang.

112 För det tredje fann tribunalen, i punkterna 175–183 i den överklagade domen, att det påstådda fastställandet av priser för inkommande frakttjänster har omedelbara effekter inom EES, trots att det finns oberoende aktörer i olika led i värdekedjan som själva måste välja att övervältra dessa priser. Såsom redan anförts inom ramen för den första delgrunden har kommissionen emellertid inte i det omtvistade beslutet visat att det finns något orsakssamband, utan den har grundat de indirekta effekterna på spekulativa antaganden som inte kan kontrolleras. I avsaknad av bevis för att effekterna är omedelbara, och till och med i avsaknad av uppgift i det omtvistade beslutet om sådana omedelbara effekter, anser Martinair att det saknas belägg för tribunalens slutsats.

113 Kommissionen har gjort gällande att överklagandet inte kan vinna bifall såvitt avser denna delgrund.

Domstolens bedömning

114 Omfattningen av den lagenlighetsprövning som föreskrivs i artikel 263 FEUF omfattar visserligen, enligt rättspraxis, samtliga omständigheter i kommissionens beslut i förfaranden om tillämpning av artiklarna 101 och 102 FEUF. Tribunalen säkerställer en fördjupad prövning av dessa bestämmelser, vad gäller såväl de rättsliga som de faktiska omständigheterna, mot bakgrund av de grunder som klagandena har åberopat och med beaktande av samtliga omständigheter som dessa anfört. Inom ramen för denna prövning kan unionsdomstolarna emellertid inte ersätta det resonemang som lämnats av den som antagit den aktuella rättsakten med sitt eget resonemang (dom av den 4 juli 2024, Westfälische Drahtindustrie och Pampus Industriebeteiligungen/kommissionen, C-70/23 P, EU:C:2024:580, punkt 38 och där angiven rättspraxis).

115 Tribunalen kan således inte med sin egen motivering fylla ut en lucka i motiveringen av den angripna rättsakten, vilket skulle innebära att dess prövning inte hade något samband med någon bedömning i nämnda rättsakt (dom av den 18 juli 2013, UEFA/kommissionen, C-201/11 P, EU:C:2013:519, punkt 65 och där angiven rättspraxis).

116 När tribunalen begränsar sig till att besvara de argument som framförts vid den och därigenom klargör de skäl som anförts för den angripna rättsakten, kan det emellertid inte anses att tribunalen ersätter det resonemang som förts av den som antagit rättsakten med sitt eget

resonemang (se, för ett liknande resonemang, dom av den 12 juni 2014, Deltafina/kommissionen, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, punkt 56, och dom av den 23 november 2023, Ryanair/kommissionen, C-209/21 P, EU:C:2023:905, punkt 49).

117 I förevarande fall ska det erinras om att, såsom redan har påpekats i punkt 53 ovan, det första som kommissionen grundade sig på i skäl 1045 i det omtvistade beslutet som belägg för att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt var effekten på priset på importerade varor.

118 Vad för det första gäller de invändningar som riktats mot punkterna 144–163 i den överklagade domen, vari tribunalen bedömde villkoret att denna effekt ska vara förutsebar, påpekar domstolen att tribunalen i dessa punkter hänvisade till skälen 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1045, 1199 och 1208 i det omtvistade beslutet, samtidigt som tribunalen tog ställning till de argument som Martinair hade anfört till stöd för sitt påstående att detta villkor inte var uppfyllt i målet. Det var således på grundval av en samlad bedömning av skälen i det omtvistade beslutet och av sin bedömning av Martinairs argument som tribunalen, i punkt 163 i den överklagade domen, fann att kommissionen hade styrkt att nämnda effekt var förutsebar i erforderlig utsträckning.

119 Vad vidare gäller punkt 156 i den överklagade domen, som Martinair specifikt har hänvisat till, är det riktigt att tribunalen i denna punkt konstaterade att priset för frakttjänster utgör ett ingångsvärde för speditörerna och att det därvid rör sig om en rörlig kostnad, vars ökning i princip leder till en ökning av den marginalkostnad med avseende på vilken speditörerna fastställer sina egna priser. Tribunalen grundade emellertid uttryckligen detta konstaterande på skälen 14 och 70 i det omtvistade beslutet, genom att tydligt förklara, medelst användningen av uttrycket ”det framgår”, att detta konstaterande inte var en identisk återgivning av lydelsen i dessa skäl, utan att det framgick av tribunalens egen läsning av dessa avsnitt i det omtvistade beslutet. Martinair har emellertid inte påstått att tribunalen genom denna läsning skulle ha missuppfattat detta beslut. Tribunalen begränsade sig således i denna punkt till att förtydliga motiveringen av det omtvistade beslutet genom att göra vissa slutsatser utifrån uppgifterna i beslutet.

120 Slutligen ska det påpekas att det, såsom Martinair har hävdat, ankommer på kommissionen att visa att kriteriet om kvalificerade effekter är uppfyllt och följaktligen att visa att de aktuella agerandena har förutsebara, omedelbara och väsentliga effekter inom unionen eller, såsom i förevarande fall, inom EES. Tribunalen åsidosatte emellertid inte denna bevisbördefördelningsregel när den underkände Martinairs argument att en effekt genom kommunicerande kärl skulle göra det omöjligt att förutse övervältringen av merkostnaderna, trots att kommissionen vägrade att undersöka denna effekt.

121 Efter att i punkterna 144 och 145 i den överklagade domen ha redogjort för räckvidden av detta förutsebarhetskrav konstaterade tribunalen, i punkt 149 i den överklagade domen att om en höjning av bränsletillägget och säkerhetstillägget inte skulle anses uppvägas av en motsvarande sänkning av tariffer och andra tilläggsavgifter, genom en tillräckligt sannolik effekt genom kommunicerande kärl, kunde en sådan höjning i princip medföra en höjning av det totala priset för inkommande frakttjänster. Tribunalen tillade visserligen att Martinair inte hade visat att en effekt genom kommunicerande kärl var så sannolik att det var omöjligt att förutse effekten på priserna på importerade varor. Detta konstaterande föregås emellertid, i punkterna 146–148 och i den första meningen i punkt 149 i nämnda dom, av en analys där tribunalen, på grundval av de omständigheter som anges i skälen 846, 909, 1199 och 1208 i det omtvistade beslutet, vilka sammanfattats i punkterna 146 och 147 i samma dom, drog slutsatsen att det var förutsebart för

de fraktförare som befunnits ansvariga att det horisontella fastställandet av bränsletillägget och säkerhetstillägget samt betalningsvägran avseende provisioner skulle medföra en höjning av det totala priset för inkommande frakttjänster.

122 Det var således först efter att ha konstaterat att kommissionen i det omtvistade beslutet hade styrkt att en sådan höjning var förutsebar som tribunalen prövade huruvida Martinair, som hade gjort gällande att det omtvistade beslutet var olagligt i detta avseende, hade lagt fram uppgifter som kunde kullkasta detta konstaterande. Martinair åberopade i detta avseende en ekonomisk rapport och gjorde gällande en effekt genom kommunicerande kärl. I punkt 151 i den överklagade domen påpekade tribunalen att det i denna ekonomiska rapport, på grundval av antaganden om fraktsektorns funktion, drogs slutsatsen att det teoretiskt sett var ”sannolikt” att en sådan effekt skulle uppstå i förevarande fall, men i punkt 152 i den överklagade domen angav tribunalen att nämnda ekonomiska rapport, utöver vaga och allmänna påståenden, inte innehöll någon konkret uppgift som kunde utgöra belägg för en sådan slutsats.

123 Enligt fast rättspraxis ankommer det på kommissionen att förebringa den bevisning som krävs för att på ett tillfredsställande sätt visa förekomsten av de faktiska omständigheter som utgör en överträdelse av konkurrensrätten. Det ankommer däremot på det företag som åberopar en grund till försvar mot konstaterandet av en sådan överträdelse att bevisa att det finns stöd för denna grund. Även om bevisbördan enligt dessa principer åligger kommissionen eller det berörda företaget kan dock de faktiska omständigheter som en part åberopar vara sådana att motparten tvingas lämna en förklaring eller en motivering, vid äventyr av att bevisbördan annars kan anses ha uppfyllts (se, för ett liknande resonemang, dom av den 21 december 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, punkt 120 och där angiven rättspraxis).

124 Denna rättspraxis, som grundar sig på de allmänna reglerna om bevisupptagning, kan överföras på en situation där kommissionen måste styrka sin territoriella befogenhet med avseende på beteenden som har sitt ursprung utanför unionen eller EES.

125 Eftersom tribunalen tidigare konstaterat att kommissionen hade styrkt att prishöjningen i fråga var förutsebar, kan det således inte anses att tribunalen, genom att uttala sig på sätt som anges i punkt 122 ovan, rättsstridigt kastade om bevisbördan.

126 I den mån Martinair bestritt tribunalens bedömning av den ekonomiska rapport som Martinair åberopat (se punkterna 150–152 i den överklagade domen), räcker det att påpeka att ett sådant argument inte kan tas upp till sakprövning, i enlighet med rättspraxis (se punkt 57 ovan), eftersom Martinair inte har påstått att tribunalen missuppfattade innehållet i denna rapport.

127 Överklagandet ska därmed, såvitt avser de argument som redovisas i punkterna 108 och 109 ovan, till viss del avvisas och i övriga delar ogillas.

128 Vad för det andra gäller de invändningar som riktats mot punkterna 164–174 i den överklagade domen, vilka innehåller tribunalens bedömning av huruvida effekten på priserna på importerade varor var väsentlig, påpekar domstolen följande. I punkt 167 i den överklagade domen konstaterade tribunalen, med hänvisning till skälen 1146, 1215 och 1217 i det omtvistade beslutet, att den enda, fortlöpande överträdelsen pågick i 21 månader i den mån den avsåg flyglinjerna EU–tredjeländer och i 8 månader i den mån den avsåg flyglinjerna EES (ej EU) – tredjeländer. Tribunalen konstaterade även att detta även var den tid under vilken samtliga fraktförare som befunnits ansvariga, med undantag för Lufthansa Cargo och Swiss International Air Lines, deltog i överträdelsen.

129 I punkt 168 i den överklagade domen tillade tribunalen att det framgick av skäl 889 i det omtvistade beslutet (som tribunalen hänvisade till i denna punkt) att bränsletillägg och säkerhetstillägg var allmänt tillämpliga åtgärder som inte var specifika för en flyglinje och som skulle tillämpas på alla flyglinjer, på global nivå, inbegripet flyglinjer till EES. I punkt 169 i den överklagade domen tillade tribunalen att det framgick av skäl 1030 i det omtvistade beslutet att den enda, fortlöpande överträdelsen hade till syfte att begränsa konkurrensen mellan de fraktförare som befunnits ansvariga, bland annat på flyglinjer EES–tredjeländer. Tribunalen angav vidare att kommissionen, i skäl 1208 i beslutet, hade dragit slutsatsen att fastställandet av olika priskomponenter utgjorde en av de allvarligaste konkurrensbegränsningarna och att den följaktligen hade slagit fast att den enda, fortlöpande överträdelsen förtjänade att bli föremål för en koefficient för överträdelsens allvar som ligger ”i den övre delen av den skala” som föreskrivs i riktlinjerna (se punkt 34 ovan).

130 Det har således inte visats att tribunalen – för att dra slutsatsen att effekten på priserna på importerade varor var väsentlig – grundade sig på egenskaper hos den omtvistade kartellen som inte förekom i det omtvistade beslutet. Den omständigheten att de i punkterna 164–174 i den överklagade domen redovisade omständigheterna inte uttryckligen har åberopats av kommissionen i den del av det omtvistade beslutet som avser fastställandet av kommissionens territoriella befogenhet föranleder inte någon annan slutsats, mot bakgrund av den rättspraxis som domstolen erinrat om i punkt 115 ovan. Däri krävs nämligen endast att tribunalens prövning anknyter till bedömningarna i den rättsakt som är föremål för tribunalens prövning. Dessutom innehöll, såsom framgår av punkterna 117 och 134 i den överklagade domen, den första meningen i skäl 1045 i det omtvistade beslutet, om än kortfattat, de uppgifter som gjorde det möjligt för tribunalen att kontrollera att kommissionen hade motiverat sin extraterritoriella befogenhet utifrån kriteriet om kvalificerade effekter. Det var nämligen dessa omständigheter, jämförda med de andra skälen i beslutet, vilka bland annat nämndes i punkterna 167–169 i den överklagade domen, som gjorde det möjligt för tribunalen att kontrollera att kommissionen faktiskt hade styrkt förekomsten av sådana effekter och i synnerhet att dessa effekter var förutsebara.

131 I den mån Martinair specifikt har bestritt konstaterandet i punkt 172 i den överklagade domen, räcker det att påpeka att denna punkt, som för övrigt grundar sig på skäl 1031 i det omtvistade beslutet, utgör den avslutande punkten i tribunalens bedömning i punkterna 170 och 171 i den överklagade domen och att denna bedömning, såsom tribunalen angav i punkt 170, gjordes för fullständighetens skull. Eftersom punkterna 164–169 i den överklagade domen är tillräckliga för att ligga till grund för den slutsats som tribunalen kom fram till i punkt 174 i den överklagade domen, enligt vilken kommissionen hade styrkt att effekten på priserna på importerade varor var av sådan väsentlig karaktär som erfordras, ska detta argument lämnas utan avseende såsom verkningslöst. Enligt fast rättspraxis kan anmärkningar som riktas mot överflödiga domskäl i en dom från tribunalen inte leda till att domen upphävs och anmärkningarna är därmed verkningslösa (dom av den 15 oktober 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij m.fl./kommissionen, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P–C-252/99 P och C-254/99 P, EU:C:2002:582, punkt 537, och dom av den 4 oktober 2024, thyssenkrupp/kommissionen, C-581/22 P, EU:C:2024:821, punkt 263 och där angiven rättspraxis).

132 De argument som det redogjorts för i punkterna 110 och 111 ovan kan följaktligen inte godtas, eftersom de till vissa delar saknar belägg och i övriga delar är verkningslösa.

133 Vad för det tredje gäller anmärkningen avseende punkterna 175–183 i den överklagade domen, i vilka tribunalen prövade huruvida kommissionen hade styrkt att effekten på priserna på importerade varor var omedelbar, räcker det att konstatera att denna anmärkning i huvudsak grundar sig på antagandet att Martinair, genom den första delgrunden, visat att kommissionen hade grundat sitt konstaterande om kvalificerade effekter på spekulativa antaganden som inte kunde kontrolleras. Det framgår emellertid av punkterna 51–82 ovan att det saknas belägg för detta antagande. Följaktligen kan inte heller denna anmärkning godtas.

134 Överklagandet ska därmed, såvitt avser den tredje delgrunden, till viss del avvisas, till viss del lämnas utan avseende såsom verkningslöst och i övriga delar ogillas.

Den fjärde delgrunden: Den enda, fortlöpande överträdelsen såsom grund för kommissionens territoriella befogenhet

Parternas argument

135 Martinair har gjort gällande följande. Tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den, i punkterna 186 och 188 i den överklagade domen, fann att kommissionens befogenhet att tillämpa artikel 101 FEUF på inkommande frakttjänster kan fastställas på grundval av effekterna av den enda, fortlöpande överträdelsen i dess helhet, vilket inbegriper effekterna av en separat del av denna överträdelse som genomförts direkt på EES-marknaderna.

136 Begreppet ”en enda, fortlöpande överträdelse” utgör en processuell regel vars syfte är att lätta på konkurrensmyndigheternas bevisbörda; detta gör det möjligt för nämnda myndigheter att samla bevis för en överträdelse som sträcker sig över en lång tidsperiod och som kombinerar olika beteenden som utgör ett övergripande mönster. Denna regel får emellertid inte utvidga EUF-fördragets tillämpningsområde, vid äventyr att kommissionens territoriella befogenhet annars omfattar alla beteenden som ingår i ett övergripande mönster, oavsett plats eller effekt. Först måste det fastställas att vissa beteenden omfattas av det geografiska tillämpningsområdet för artikel 101 FEUF. Det är först därefter som det går att slå fast att dessa beteenden ingår som en del av en enda, fortlöpande överträdelse.

137 Tribunalens hänvisning, i punkt 193 i den överklagade domen, till punkt 57 i domen av den 6 september 2017, Intel/kommissionen (C-413/14 P, EU:C:2017:632), utgör inte belägg för att kriteriet avseende förekomsten av en enda, fortlöpande överträdelse i dess helhet är relevant för att slå fast att kriteriet om kvalificerade effekter är uppfyllt. Det beteende och den marknad som var i fråga i det målet är nämligen inte jämförbara med det beteende och den marknad som är i fråga i förevarande mål.

138 Kommissionen har gjort gällande att överklagandet inte kan bifallas såvitt avser denna delgrund.

Domstolens bedömning

139 Såsom framgår av bland annat punkt 81 i den överklagade domen bestred Martinair vid tribunalen endast kommissionens befogenhet att tillämpa artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på det omtvistade beteendet, i den del detta avsåg inkommande frakttjänster.

140 Eftersom tribunalen, i punkt 184 i den överklagade domen, slog fast att kommissionen hade fog för att slå fast att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt vad gäller samordningen av inkommande frakttjänster betraktad för sig, vilket innebar att kommissionens befogenhet att tillämpa artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på det omtvistade beteendet, i den mån den hade bestritts, var styrkt, var det överflödigt för tribunalen att i punkterna 185–196 i den överklagade domen pröva om kommissionen, i syfte att fastställa sin befogenhet att tillämpa dessa bestämmelser på det omtvistade beteendet, även hade fog för att i skäl 1046 i det omtvistade beslutet slå fast att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt med hänsyn till effekterna av den enda, fortlöpande överträdelsen i dess helhet.

141 Såsom framgår av bedömningen av de tre första delgrunderna gjorde tribunalen sig inte skyldig till felaktig rättstillämpning, eller ersatte motiveringen med sin egen bedömning, då den slog fast detta i punkt 184 i den överklagade domen.

142 Under dessa omständigheter konstaterar domstolen att den fjärde delgrunden avser överflödiga domskäl i den överklagade domen. Denna delgrund ska följaktligen lämnas utan avseende såsom verkningslös, i enlighet med rättspraxis (se punkt 131 ovan).

143 Överklagandet kan följaktligen inte vinna bifall såvitt avser någon av Martinairs delgrunder. Överklagandet ska därmed ogillas i sin helhet.

Rättegångskostnader

144 Enligt artikel 184.2 i domstolens rättegångsregler ska domstolen besluta om rättegångskostnaderna när överklagandet avvisas eller ogillas.

145 Enligt artikel 138.1 i rättegångsreglerna, som enligt artikel 184.1 i rättegångsreglerna ska tillämpas i mål om överklagande, ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats.

146 Kommissionen har yrkat att Martinair ska förpliktas att bära sina egna rättegångskostnader och ersätta kommissionens rättegångskostnader. Eftersom Martinair har tappat målet, ska kommissionens yrkande bifallas.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

1) Överklagandet ogillas.

2) Martinair Holland NV ska ersätta rättegångskostnaderna.

Underskrifter