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“

Ve věci C-386/22 P,

jejímž předmětem je kasační opravný prostředek podaný na základě článku 56 statutu Soudního dvora Evropské unie dne 13. června 2022,

Martinair Holland NV, se sídlem v Haarlemmermeeru (Nizozemsko), zástupci: F. Brouwer a R. Wesseling, advocaten,

účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelka)

přičemž další účastnicí řízení je:

Evropská komise, zástupci: A. Dawes a C. Zois, jako zmocněnci, ve spolupráci s: B. Doherty, 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 19. dubna 2024,

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

vydává tento

* Jednací jazyk: angličtina.

Rozsudek

1 Svým kasačním opravným prostředkem se Martinair Holland NV (dále jen „Martinair“) domáhá zrušení rozsudku Tribunálu Evropské unie ze dne 30. března 2022, Martinair Holland v. Komise (T-323/17, dále jen „napadený rozsudek“, EU:T:2022:174), kterým Tribunál 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 podpůrně na částečné zrušení tohoto rozhodnutí.

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.“

Smlouva o FEU

4 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

5 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.

Skutečnosti předcházející sporu a sporné rozhodnutí

6 Skutečnosti předcházející sporu a sporné rozhodnutí, jak byly uvedeny v bodech 1 až 47 napadeného rozsudku, lze pro účely tohoto řízení shrnout následovně.

7 Martinair je společnost provozující leteckou dopravu, která působí na trhu služeb letecké nákladní dopravy.

8 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

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

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

11 V návaznosti na tyto kontroly podalo několik dopravců, včetně společnosti Martinair, žádost o ochranu před pokutami na základě oznámení Komise o ochraně před pokutami a snížení pokut v případech kartelů, uvedenou v bodě 9 tohoto rozsudku.

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

Původní rozhodnutí

13 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 Martinair.

14 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

15 Rozsudkem ze dne 16. prosince 2015, Martinair Holland v. Komise (T-67/11, EU:T:2015:984), Tribunál zrušil původní rozhodnutí v rozsahu, v němž se týkalo společnosti Martinair. 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.

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

Sporné rozhodnutí

17 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.

18 Dne 17. března 2017 přijala Komise sporné rozhodnutí, které bylo určeno 19 dopravcům, včetně Martinair.

19 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.

20 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.

21 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.

22 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.

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

24 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“).

25 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.

26 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.

27 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“.

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

29 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.

30 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.

31 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.

32 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;

– 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.

33 V bodě 1169 odůvodnění téhož rozhodnutí uvedla Komise, že protiprávní jednání trvalo, pokud jde o Martinair, od 22. ledna 2001 do 14. února 2006.

34 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).

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

„Článek 1

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

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

   […]

   n) [Martinair] od 22. ledna 2001 do 14. února 2006;

   […]

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

   […]

   n) [Martinair] 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:

   […]

   n) [Martinair] 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:

   […]

   n) [Martinair] 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:

[…]

m) [Martinair]: 15 400 000 [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

36 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 29. května 2017 podala Martinair žalobu znějící primárně na zrušení celého sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž se jí týká, podpůrně na zrušení čl. 1 odst. 2 písm. n) a odst. 3 písm. n) uvedeného rozhodnutí v rozsahu, v němž ji Komise shledala odpovědnou za protiprávní jednání týkající se příchozí tras, a článku 1 odst. 1 písm. n), odst. 2 písm. n), odst. 3 písm. n) a odst. 4 písm. n) téhož rozhodnutí v rozsahu, v němž Komise rozhodla, že jediné a trvající protiprávní jednání zahrnovalo i odmítnutí hradit provize.

37 Na podporu této žaloby předložila Martinair tři žalobní důvody.

38 Z těchto důvodů se druhý týkal nedostatku pravomoci Komise k použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy Tribunál dále vznesl bez návrhu důvod vycházející z nedostatku pravomoci Komise s ohledem na Dohodu o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem konstatovat a sankcionovat porušení článku 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy mezi letišti v zemích, které jsou smluvními stranami Dohody o EHP, a letišti ve Švýcarsku.

39 Rozhodnutím ze dne 1. července 2019 byla pro účely ústní části řízení tato věc spojena s věcí T-325/17, KLM v. Komise.

40 Napadeným rozsudkem Tribunál zamítl všechny tyto žalobní důvody, včetně důvodu, který Tribunál vznesl bez návrhu. V rámci posledně uvedeného důvodu však Tribunál konstatoval, že Komise přiznala, že při určování výše pokut „nedopatřením“ zahrnula do hodnoty tržeb obrat, kterého někteří obvinění dopravci dosáhli během dotčeného období na posledně uvedených trasách, přičemž má za to, že to mělo dopad pouze na příjmy, které bylo třeba zohlednit pro účely výpočtu základní částky těchto pokut.

Návrhová žádání účastnic v řízení o kasačním opravném prostředku

41 Svým kasačním opravným prostředkem Martinair navrhuje, aby Soudní dvůr:

– zrušil napadený rozsudek v rozsahu, v němž se jím určuje, že Komise má pravomoc k použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy na trasách EHP – třetí země;

– zrušil sporné rozhodnutí v plném rozsahu, nebo podpůrně zrušil toto rozhodnutí v rozsahu, v němž se jím konstatuje, že Martinair porušila článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP ve vztahu k příchozím službám nákladní dopravy na trasách EHP – třetí země, a

– v každém případě uložil Komisi náhradu nákladů řízení, včetně nákladů vynaložených společností Martinair v řízení před Tribunálem.

42 Komise navrhuje, aby Soudní dvůr:

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

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

Ke kasačnímu opravnému prostředku

43 Na podporu kasačního opravného prostředku Martinair namítá, že se Tribunál dopustil nesprávných právních posouzení a porušil povinnost uvést odůvodnění, když konstatoval, že příchozí služby nákladní dopravy spadají do působnosti článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP.

44 Tento důvod kasačního opravného prostředku je rozdělen do čtyř částí. V první části Martinair tvrdí, že Tribunál porušil povinnost uvést odůvodnění, dopustil se nesprávného právního posouzení a porušil výše uvedená ustanovení, když měl za to, že příchozí služby nákladní dopravy vyvolávají v EHP takové relevantní účinky, že zakládají pravomoc Komise. Ve druhé části tvrdí, že se Tribunál dopustil stejných porušení a stejného nesprávného právního posouzení, když rozhodl, že praktiky týkající se příchozích služeb nákladní dopravy mají v EHP pravděpodobné účinky. Ve třetí části tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když odůvodnění Komise nahradil odůvodněním svým a protiprávně obrátil důkazní břemeno, a následně dospěl k závěru, že praktiky týkající se příchozích služeb nákladní dopravy mají v EHP kvalifikované účinky. Ve čtvrté části navrhovatelka tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení a porušil uvedená ustanovení, když dospěl k závěru, že skutečnost, že se jedná o jediné a trvající protiprávní jednání, může rozšířit pravomoc Komise na jednání, k nimž došlo mimo EHP.

K první části, týkající se relevantních účinků v EHP umožňujících založit pravomoc Komise ve vztahu k příchozím službám nákladní dopravy

Argumenty účastnic řízení

45 Martinair tvrdí, že Tribunál za účelem prokázání existence dostatečně úzké vazby na EHP – navzdory zjištění učiněnému v bodě 139 napadeného rozsudku, podle kterého bylo tržeb z příchozích služeb nákladní dopravy dosaženo téměř v celém rozsahu mimo EHP – vyjádřil v bodě 141 téhož rozsudku předpoklad, že dotčené příplatky mohou nejen mít dopad na celkovou cenu účtovanou spedičním podnikům, ale také sekundárně ovlivnit ceny, které spediční podniky účtují za své služby svým zákazníkům, pokud do ceny svých balíčků služeb přenesou případné dodatečné náklady vyplývající z dotčené kartelové dohody. Z toho v bodě 142 uvedeného rozsudku vyvodil, že zvýšení těchto cen může mít dopad i na ceny, které odesílatelé nakupující služby od spedičních podniků účtují za zboží odesílané koncovým zákazníkům v EHP.

46 Takové účinky ovšem nebyly prokázány, ani nejsou dostatečně relevantní k vyvolání kvalifikovaných účinků ve smyslu rozsudku ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise (C-413/14 P, EU:C:2017:632). Tyto účinky totiž závisí na předpokládaném autonomním rozhodnutí spedičních podniků a odesílatelů přenést dodatečné náklady na své zákazníky bez sebemenšího podnětu od společnosti Martinair k tomu, aby v EHP jednali nějakým způsobem. Naproti tomu ve věci, ve které byl vydán shora citovaný rozsudek, byly dopady na hospodářskou soutěž zamýšleným výsledkem ničeho jiného než jednání společnosti Intel. Mimoto se v projednávané věci nejedná o celosvětový trh, nýbrž o několik místních trhů, a hospodářská soutěž v oblasti příchozích služeb nákladní dopravy neprobíhala v EHP.

47 Účinky spočívající ve zdražení zboží dovezeného do EHP, i kdyby přicházely v úvahu, také nejsou bezprostřední, a nejsou tedy s jednáním mimo EHP spojené dostatečně k tomu, aby mohla být prokázána dostatečná vazba na EHP. Podle přístupu Tribunálu by účinek v EHP mohlo mít jakékoli jednání mimo EHP v celosvětovém hodnotovém řetězci. Takový extenzivní výklad kritéria, založený na kvalifikovaných účincích protisoutěžních praktik v Unii (dále jen „kritérium kvalifikovaných účinků“), by v kontextu globalizovaných úspor a distribučních sítí zbavil toto kritérium smyslu.

48 Tribunál se tudíž dopustil nesprávného právního posouzení, když dospěl k názoru, že nepřímé a v každém případě nepodstatné účinky byly dostatečné k prokázání vyžadovaných kvalifikovaných účinků na vnitřním trhu. Mimoto porušil povinnost uvést odůvodnění, když vycházel z řady předpokládaných a spekulativních, a tedy neověřitelných účinků namísto toho, aby prokázal existenci dostatečné bezprostřední vazby dotčených praktik na EHP.

49 Tato část je na rozdíl od toho, co tvrdí Komise, přípustná, jelikož jejím cílem je zpochybnit nikoli skutkové okolnosti, ale právní kvalifikaci tvrzených účinků, která vedla Tribunál k závěru o existenci kvalifikovaných účinků.

50 Komise tvrdí, že tato část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku musí být v rozsahu, v němž se týká skutkových posouzení provedených Tribunálem, odmítnuta jako nepřípustná a ve zbývající části zamítnuta jako neopodstatněná.

Závěry Soudního dvora

51 V první řadě je třeba připomenout, že kritérium kvalifikovaných účinků podobně jako kritérium založené na místě provádění protisoutěžních praktik sleduje cíl pojmout jednání, k nimž sice nedošlo na území Unie nebo případně EHP, ale jejichž protisoutěžní účinky lze pocítit na trhu Unie nebo EHP. Kritériem kvalifikovaných účinků lze tedy odůvodnit použití práva hospodářské soutěže Unie nebo EHP z hlediska mezinárodního práva veřejného, pokud se dá předpokládat, že předmětné jednání vyvolá bezprostřední a podstatný účinek v Unii nebo v EHP. V tomto ohledu stačí zohlednit pravděpodobné účinky chování na hospodářskou soutěž, aby byla podmínka související s požadavkem na předvídatelnost splněna. K tomu, aby byl požadavek bezprostřednosti splněn, stačí, aby dotčené jednání „mohlo“ mít bezprostřední účinek v Unii nebo v EHP (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, body 45, 49, 51 a 52).

52 Jak tvrdí Martinair, aby Komise prokázala, že je splněno kritérium kvalifikovaných účinků, musí prokázat, že dotyčná jednání mají předvídatelné, bezprostřední a podstatné účinky v Unii nebo jako v projednávané věci v EHP, což jsou kritéria, která Tribunál ostatně připomněl v bodech 122 a 143 napadeného rozsudku. Na rozdíl od toho, co tvrdí Martinair svou argumentací uvedenou v rámci této části svého jediného důvodu kasačního opravného prostředku, se však Tribunál v bodech 141 a 142 napadeného rozsudku neodchýlil od tohoto kritéria, když měl za to, že k prokázání existence kvalifikovaných účinků ve smyslu judikatury připomenuté v předchozím bodě tohoto rozsudku postačují účinky, které jsou jen nepřímé, nejsou bezprostřední a jsou spekulativní, a v každém případě jsou nepodstatné.

53 Jak vyplývá ze znění bodů 117, 118, 121 a 134 až 143 napadeného rozsudku jako celku, tyto body 141 a 142 jsou součástí analýzy Tribunálu týkající se posouzení relevance prvního důvodu, o který se Komise opřela v bodě 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí, aby odůvodnila svůj závěr, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo v projednávané věci splněno. Tento důvod 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“ (dále jen „účinek na ceny dováženého zboží“), což je důvod na který Tribunál odkázal coby na „relevantní účinek“, ohledně kterého Martinair tvrdila, že nepatří mezi účinky vyvolané sporným jednáním, které mohla Komise zohlednit pro účely použití kritéria kvalifikovaných účinků.

54 Vzhledem k tomu, že se body 141 a 142 napadeného rozsudku netýkají otázky, zda byl účinek na ceny dováženého zboží předvídatelný, podstatný a bezprostřední, jak je vyžadováno, nelze tedy mít za to, že Tribunál dospěl v těchto bodech k závěru, že k prokázání existence kvalifikovaných účinků v rámci EHP postačují účinky, které jsou nepřímé, nejsou bezprostřední, jsou spekulativní a v každém případě jsou nepodstatné. Vzhledem k tomu, že první část argumentace předložené na podporu této části tohoto důvodu kasačního opravného prostředku vychází z nesprávného výkladu napadeného rozsudku, musí být zamítnuta jako neopodstatněná.

55 Ve druhé řadě, pokud společnost Martinair zamýšlí zpochybnit posouzení Tribunálu uvedené v bodech 141 a 142 napadeného rozsudku, podle kterého mělo sporné jednání účinek na ceny dováženého zboží, 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.

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

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

58 V projednávané věci Martinair v podstatě tvrdí, že účinek na ceny dováženého zboží závisel jen na předpokládaném autonomním rozhodnutí spedičních podniků a odesílatelů přenést dodatečné náklady vyplývající ze sporné kartelové dohody na své zákazníky a že hospodářská soutěž v oblasti příchozích služeb nákladní dopravy probíhala na místních trzích mimo EHP, což brání možnosti konstatovat v projednávané věci účinky, které by Komise mohla použít jako základ pro použití kritéria kvalifikovaných účinků.

59 Martinair tímto zpochybňuje zjištění učiněná Tribunálem v bodech 139 až 142 napadeného rozsudku. V těchto bodech se ovšem Tribunál omezil na uvedení a posouzení skutkových okolností vyplývajících z bodů 14, 17 a 70 odůvodnění sporného rozhodnutí a z odpovědí účastníků řízení na organizační procesní opatření Tribunálu, a to pouze za účelem ověření, zda byl prokázán účinek na ceny dováženého zboží, který Komise uvedla jako důvod, jenž jí umožňuje použít kritérium kvalifikovaných účinků, avšak právní kvalifikaci těchto účinků neprovedl. Jak totiž vyplývá zejména z bodu 143 napadeného rozsudku, Tribunál teprve následně ověřil, zda tento účinek může spadat pod pojem „kvalifikované účinky“ ve smyslu judikatury připomenuté v bodě 51 tohoto rozsudku.

60 Je tedy nutno konstatovat, že touto argumentací Martinair ve skutečnosti vyzývá Soudní dvůr, aby provedl nové posouzení skutkového stavu uvedeného a posouzeného Tribunálem v řečených bodech 139 až 142, které v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 57 tohoto rozsudku nespadá do pravomocí Soudního dvora v řízení o kasačním opravném prostředku, neboť zkreslení tohoto skutkového stavu nebylo uplatněno. Uvedená argumentace musí být v důsledku toho odmítnuta jako nepřípustná.

61 Dále pokud Martinair argumentací uvedenou v bodech 46 až 48 tohoto rozsudku zamýšlí zpochybnit též to, že tyto účinky byly podstatné a bezprostřední ve smyslu judikatury připomenuté v bodě 51 tohoto rozsudku, je třeba uvést, že otázka, zda účinek na ceny dováženého zboží byl podstatný a bezprostřední, jak vyžaduje tato judikatura, byla Tribunálem zkoumána v bodech 164 až 174 a 175 až 183 napadeného rozsudku.

62 U podstatnosti účinku na ceny dováženého zboží se ovšem omezuje Martinair na tvrzení, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl za to, že k prokázání existence kvalifikovaných účinků postačují účinky „v každém případě nepodstatné“.

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

64 Je tedy nutno konstatovat, že takové obecné tvrzení těmto požadavkům neodpovídá. Pokud se tedy argumentace Martinair týká způsobu, jakým Tribunál posoudil, zda byl účinek na ceny dováženého zboží podstatný, musí být odmítnuta jako nepřípustná.

65 K bezprostřednosti účinku na ceny dováženého zboží Tribunál nejprve v bodech 175 až 178 napadeného rozsudku uvedl právní kritéria, podle kterých hodlal posuzovat, zda je tato bezprostřednost v projednávané věci prokázána. V tomto ohledu zejména uvedl, že zásah spedičních podniků nemohl sám o sobě přerušit řetězec příčinné souvislosti mezi sporným jednáním a tímto účinkem, a zbavit jej tak bezprostřednosti, jelikož objektivně vyplýval z dotčené kartelové dohody za běžného fungování trhu, a tudíž nenarušil tento řetězec, ale v něm pokračoval.

66 Dále v bodech 179 až 182 uvedeného rozsudku odmítl argumenty, které mu Martinair předložila za účelem zpochybnění bezprostřednosti účinku na ceny dováženého zboží.

67 V této souvislosti Tribunál v bodě 179 napadeného rozsudku odmítl argumentaci Martinair, podle které existují konkrétní indicie, že přinejmenším část cen účtovaných spedičními podniky odesílatelům v dotčeném období byla sama výsledkem protisoutěžních praktik, za které Komise sankcionovala spediční podniky. V tomto ohledu uvedl, že Martinair neprokázala, a dokonce ani netvrdila, že by se spediční podniky v rámci těchto praktik protiprávně koordinovaly, aby na odesílatele přenesly dodatečné náklady, jež musely uhradit, a že neprokázala ani to, že uvedené praktiky mohly bránit tomu, aby spediční podniky přenesly tyto dodatečné náklady na odesílatele.

68 V bodě 180 téhož rozsudku Tribunál konstatoval, že Martinair ani nepodložila svůj argument, že výše příplatků účtovaných spedičními podniky odesílatelům přesahovala výši příplatků, které tyto spediční podniky hradily obviněným dopravcům, ani nevysvětlila, proč nemohly spediční podniky přenést dodatečné náklady vyplývající z jediného a trvajícího protiprávního jednání na odesílatele a účtovat jim vyšší celkovou částku příplatků, než je částka příplatků, které samy musely hradit obviněným dopravcům.

69 Z toho v bodě 181 napadeného rozsudku vyvodil, že nelze mít za to, že by předvídatelné přenesení dodatečných nákladů na odesílatele usazené v EHP vyplývalo z protisoutěžních praktik, za které Komise sankcionovala spediční podniky, a které tudíž bylo trestuhodné, resp. nemělo nic společného s běžným fungováním trhu.

70 V bodě 182 téhož rozsudku Tribunál rovněž odmítl argument Martinair vycházející z „kupní síly“, kterou měly spediční podniky uplatňovat, protože Martinair nic takového neprokázala ani nevysvětlila, jak by to mohlo přerušit řetězec příčinné souvislosti mezi sporným jednáním a vznikem účinku na ceny dováženého zboží.

71 Konečně v bodě 183 napadeného rozsudku dospěl Tribunál na základě těchto skutečností k závěru, že účinek na ceny dováženého zboží je bezprostřední, jak se vyžaduje.

72 Tribunál se přitom nedopustil nesprávného právního posouzení, když měl v bodech 175 až 178 napadeného rozsudku za to, že zásah třetích osob, jako jsou spediční podniky, nemá z povahy věci za následek, že účinky sporného jednání nejsou bezprostřední, jelikož tento zásah objektivně vyplývá z dotčené kartelové dohody za běžného fungování trhu.

73 Tento závěr není zpochybněn judikaturou vycházející z rozsudku ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise (C-413/14 P, EU:C:2017:632), na kterou Martinair odkazuje.

74 Z uvedeného rozsudku totiž nevyplývá, že by podmínku bezprostřednosti vyžadovanou pro konstatování, že určité protisoutěžní jednání splňuje kritérium kvalifikovaných účinků, mohly splňovat jen dopady na hospodářskou soutěž, které jsou zamýšleným výsledkem jednání podniku stíhaného za porušení článku 101 SFEU nebo článku 102 SFEU.

75 Z uvedeného rozsudku ani nevyplývá, že by v něm Soudní dvůr přijal definici bezprostřednosti účinků, která by platila jen pro celosvětový trh, což by vylučovalo případ, jenž podle Martinair nastal v projednávané věci, a sice že se jednalo o několik místních trhů.

76 Pokud Martinair dále tvrdí, že za okolností projednávané věci záviselo přenesení příplatků na nezávislém rozhodnutí spedičních podniků a odesílatelů, ve skutečnosti vyzývá Soudní dvůr, aby provedl nové posouzení skutkového stavu uvedeného a posouzeného Tribunálem v bodech 179 až 182 napadeného rozsudku, aniž se dovolává jeho zkreslení. S ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 57 tohoto rozsudku musí proto být tato argumentace odmítnuta jako nepřípustná.

77 Z výše uvedeného vyplývá, že argumentace Martinair rekapitulovaná v bodech 46 až 48 tohoto rozsudku musí v rozsahu, v němž je z důvodů uvedených v bodech 58 až 60, 62 až 64 a 76 tohoto rozsudku nepřípustná, být zamítnuta jako neopodstatněná.

78 Ve třetí řadě je třeba připomenout, že povinnost uvést odůvodnění, kterou má Tribunál na základě článku 36 ve spojení s čl. 53 prvním pododstavcem statutu Soudního dvora Evropské unie, Tribunálu ukládá, aby jasně a jednoznačně uvedl své úvahy, tak aby se zúčastněné osoby mohly seznámit s důvody, které vedly k přijetí rozhodnutí, a Soudní dvůr mohl vykonat soudní přezkum (rozsudky ze dne 11. dubna 2013, Mindo v. Komise, C-652/11 P, EU:C:2013:229, bod 29, a ze dne 26. září 2024, Covestro Deutschland a Německo v. Komise, C-790/21 P a C-791/21 P, EU:C:2024:792, bod 113 a citovaná judikatura).

79 Tato povinnost ovšem Tribunálu neukládá, aby podal vyčerpávající vysvětlení ke každé jednotlivé úvaze uvedené stranami sporu. Odůvodnění tedy může být implicitní za podmínky, že zúčastněným osobám umožní seznámit se s důvody, o které se Tribunál opírá, a Soudnímu dvoru disponovat poznatky dostatečnými k tomu, aby mohl provést přezkum v rámci kasačního opravného prostředku (rozsudky ze dne 7. ledna 2004, Aalborg Portland a další v. Komise, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 372, a ze dne 26. září 2024, Covestro Deutschland a Německo v. Komise, C-790/21 P a C-791/21 P, EU:C:2024:792, bod 113 a citovaná judikatura).

80 Je třeba rovněž připomenout, že uvedená povinnost uvést odůvodnění je podstatnou formální náležitostí, která musí být odlišena od otázky opodstatněnosti odůvodnění, která spadá pod legalitu sporného aktu z meritorního hlediska [rozsudky ze dne 2. dubna 1998, Komise v. Sytraval a Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 67, a ze dne 4. října 2024, UPL Europe a Indofil Industries (Netherlands) v. Komise, C-262/23 P, EU:C:2024:862, bod 134 a citovaná judikatura].

81 Martinair přitom tvrzením, že Tribunál porušil povinnost uvést odůvodnění, když vycházel z řady předpokládaných, spekulativních, a tedy neověřitelných účinků namísto toho, aby prokázal existenci dostatečné bezprostřední vazby na EHP, ve skutečnosti zpochybňuje opodstatněnost důvodů uvedených v bodech 139 až 143 napadeného rozsudku. Na takovém tvrzení tedy nelze založit výtku vycházející z toho, že Tribunál porušil povinnost uvést odůvodnění.

82 Z výše uvedeného vyplývá, že první část jediného důvodu kasačního opravného prostředku musí být zčásti odmítnuta jako nepřípustná a zčásti zamítnuta jako neopodstatněná.

Ke druhé části, týkající se pravděpodobných účinků praktik týkajících se příchozích služeb nákladní dopravy

Argumenty účastnic řízení

83 K účinkům, které je třeba zohlednit při prokazování kritéria kvalifikovaných účinků, Martinair tvrdí, že k požadavku, aby účinky jednání na hospodářskou soutěž byly předvídatelné, podstatné a bezprostřední, je třeba doplnit i požadavek, aby takové účinky byly pravděpodobné. Tento požadavek pravděpodobnosti je striktnější než jen to, že dotčené jednání „může" vyvolat účinky v EHP. Komise smí v souladu s tímto požadavkem uplatnit svou pravomoc jen tehdy, je-li nejen možné, ale také je-li spíše pravděpodobné než nepravděpodobné, že se účinky v EHP projeví.

84 V této souvislosti Tribunál v první řadě porušil povinnost uvést odůvodnění, dopustil se nesprávného právního posouzení a porušil článek 101 SFEU, když měl v bodech 128 až 132 napadeného rozsudku za to, že v důsledku kvalifikace dotčeného protiprávního jednání jako jednání protiprávního „z hlediska účelu" je jakékoli posouzení pravděpodobnosti vzniku účinků v EHP nadbytečné. Tribunál proto v bodě 133 uvedeného rozsudku odmítl argumentaci Martinair v tomto ohledu neprávem.

85 Ze skutečnosti, že účelem jednání určitého typu je obecně omezení hospodářské soutěže, nelze vyvodit, že toto jednání automaticky způsobuje omezení hospodářské soutěže na vnitřním trhu. Je pravda, že nejde o prokázání skutečných účinků v EHP. K založení pravomoci Komise v souvislosti s jednáním, k němuž došlo mimo EHP, ovšem kritérium kvalifikovaných účinků ukládá tomuto orgánu povinnost prokázat pravděpodobnost, že toto jednání bude mít v EHP účinky, nicméně tím se Komise ve sporném rozhodnutí nezabývala a Tribunál to neověřoval. Tribunál konstatoval, že účelem dotčeného jednání bylo omezit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu, ještě dříve, než zohlednil skutečnost, že uvedené jednání začalo a probíhalo mimo EHP. Vzhledem k tomu, že Martinair neměla pod kontrolou ceny uplatňované spedičními podniky odesílatelům ani ceny účtované spotřebitelům v EHP, nemohlo být účelem jejího „vstupního chování" omezit hospodářskou soutěž v EHP.

86 Kdyby závěr Tribunálu, že kvalifikace omezení hospodářské soutěže jako omezení „z hlediska účelu“ předpokládá existenci pravděpodobných účinků na vnitřní trh, byl opodstatněný, použil by se článek 101 SFEU na každé koluzivní jednání bez ohledu na to, kde k němu došlo, kde bylo prováděno nebo kde vyvolává účinky. Takový výklad článku 101 SFEU nemůže být správný, a navíc je v rozporu s obecnými zásadami mezinárodního práva.

87 Ve druhé řadě Tribunál pochybil, když neposoudil pravděpodobnost předpokladů, na nichž je založen závěr Komise o nepřímých účincích v EHP, které jsou ve sporném rozhodnutí presumované.

88 Tribunál v bodě 141 napadeného rozsudku konstatoval, že pokud spediční podniky přenesou případné dodatečné náklady vyplývající ze sporné kartelové dohody do ceny svých balíčků služeb, mohou se tyto účinky projevit v EHP. Komise se přitom těmito účinky naznačovanými Tribunálem nezabývala ani nezohlednila implicitní analytické a skutkové podmínky těchto předpokladů, což ani nezpochybňuje. Zaprvé neověřila, zda sporné jednání vedlo ke zvýšení cen služeb letecké dopravy na trzích mimo EHP. Zadruhé, i kdyby se prokázal účinek na hospodářskou soutěž, Komise neprokázala, ba ani nezkoumala, zda se jednalo o zvýšení celkových nákladů nesených spedičními podniky, a pokud ano, jaký byl rozsah těchto účinků nebo tohoto zvýšení cen. Zatřetí i za předpokladu, že by náklady spedičních podniků narostly, neshledala, ba ani neověřovala možnost, že spediční podniky přenesly tyto zvýšené náklady na své zákazníky, a sice odesílatele mimo EHP. Začtvrté i za předpokladu, že by k takovému přenesení nákladů, ostatně hypotetických a pravděpodobně zanedbatelných, došlo, neověřovala, zda odpovídajícím způsobem zvýšili své ceny odesílatelé. Odesílatelé a spediční podniky mimo EHP ostatně v řízeních o občanskoprávních žalobách na náhradu škody projednávaných před vnitrostátními soudy tvrdí, že „dodatečné náklady“, které mohly vyplývat ze sporného jednání, nepřenesli.

89 Neexistence jakéhokoli šetření pravděpodobnosti a rozsahu dodatečných nákladů nesených spotřebiteli v EHP vede k tomu, že účinky, na nichž Komise zakládá svou pravomoc, jsou z podstaty věci hypotetické a spekulativní. Míra, do které jednání v oblasti příchozí nákladní dopravy vedlo ke zvýšení celkových cen služeb nákladní dopravy účtovaných spedičním podnikům a do které se dále toto zvýšení projevilo zvýšením cen účtovaných odesílatelům a bylo přeneseno na spotřebitele nakupující zboží dovážené do EHP, není prokázána. Bez pečlivého posouzení však nelze předpokládat, že se zvýšení cen na vstupu přímo projeví zvýšením cen na navazujícím trhu.

90 Účinky, na které poukazuje Komise a které Tribunál bezvýhradně připustil, jsou tedy jen hypotetické nebo v každém případě nepatrné a jejich pravděpodobnost je nedostatečná k tomu, aby vyvolaly kvalifikované účinky. Závěry Tribunálu spočívají na předpokladu, že spediční podniky přenesly náklady, a na domněnce, že náklady následně přenesli i odesílatelé, aniž byla doložena pravděpodobnost kteréhokoli z těchto předpokladů, a to navzdory značnému počtu důkazů, které věrohodnost těchto předpokladů zpochybňují. Tribunál svým závěrem, že vyžadované pravděpodobné účinky jednání v EHP mohou být prokázány na základě spekulativních kritérií a posouzení, porušil povinnost uvést odůvodnění a v každém případě se jím dopustil nesprávného právního posouzení a porušení článku 101 SFEU.

91 Komise tvrdí, že tato část je zčásti nepřípustná a zčásti neopodstatněná.

Závěry Soudního dvora

92 V první řadě je třeba zdůraznit, že z judikatury připomenuté v bodě 51 tohoto rozsudku vyplývá, že podmínka „pravděpodobnosti“ kvalifikovaných účinků, na kterou odkazuje Martinair, se neliší od podmínky předvídatelnosti těchto účinků, jelikož k tomu, aby byla splněna podmínka požadavku předvídatelnosti, stačí v souladu s touto judikaturou zohlednit pravděpodobné účinky jednání na hospodářskou soutěž. Martinair tudíž nesprávně tvrdí, že požadavek pravděpodobnosti je kritériem, které doplňuje požadavky předvídatelnosti, podstatnosti a bezprostřednosti. Martinair tudíž nemůže Tribunálu důvodně vytýkat, jak je uvedeno v bodě 83 tohoto rozsudku, že neověřil pravděpodobný účinek na ceny dováženého zboží, když Tribunál v bodech 144 až 163 napadeného rozsudku analyzoval předvídatelnost tohoto účinku.

93 Ve druhé řadě je třeba uvést, že Tribunál v bodě 128 napadeného rozsudku uvedl, že v případě jednání, které podle Komise, stejně jako v projednávané věci, vykazuje takový stupeň škodlivosti pro hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo v rámci EHP, že jej lze kvalifikovat jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“ ve smyslu článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, nemůže použití kritéria kvalifikovaných účinků vyžadovat prokázání konkrétních účinků, které předpokládá kvalifikace jednání jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska důsledku“ ve smyslu těchto ustanovení.

94 Obdobně v bodě 132 uvedeného rozsudku uvedl, že by výklad kritéria kvalifikovaných účinků, který zřejmě zastává Martinair, 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.

95 Tribunál z toho v bodě 133 uvedeného rozsudku vyvodil, že Martinair 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.

96 Jak však uvádí již samotný bod 133 v odůvodnění uvedeném ve druhé řadě, z těchto bodů zpochybněných společností Martinair nelze vyvodit, že by Tribunál měl za to, že by v důsledku kvalifikace dotčeného protiprávního jednání jako jednání protiprávního „z hlediska účelu“ bylo jakékoli posouzení případného vzniku účinků v EHP umožňujících založit pravomoc Komise k použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na jednání mimo EHP nadbytečné.

97 Ze znění bodů 124 až 142 napadeného rozsudku jako celku totiž vyplývá, že v uvedených napadených bodech Tribunál odmítl pouze argumentaci, kterou mu Martinair předložila, shrnutou na konci bodů 107 a 108 uvedeného rozsudku. V těchto bodech uvedl Tribunál důvody, proč je nesprávné tvrzení Martinair, podle kterého skutečnost, že Komise v bodě 917 odůvodnění sporného rozhodnutí uvedla, že neprovedla žádné posouzení protisoutěžních účinků dotčených protisoutěžních praktik, znamená, že Komise v důsledku povahy těchto praktik neposoudila, zda tyto praktiky měly na hospodářskou soutěž v Unii či v EHP účinek umožňující založit její pravomoc k použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy vzhledem ke kritériu kvalifikovaných účinků.

98 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.

99 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 144 až 184 napadeného rozsudku, pokud jde o koordinaci příchozích služeb nákladní dopravy samostatně, a v bodech 185 až 196 uvedeného rozsudku, pokud jde o jediné a trvající protiprávní jednání posuzované jako celek.

100 Za těchto podmínek Martinair vykládá napadený rozsudek nesprávně, když tvrdí, že Tribunál porušil povinnost uvést odůvodnění, dopustil se nesprávného právního posouzení a porušil článek 101 SFEU, když měl pro účely založení pravomoci Komise v souvislosti s příchozími službami nákladní dopravy za to, že v důsledku kvalifikace dotčeného protiprávního jednání jako jednání protiprávního „z hlediska účelu“ je jakékoli posouzení pravděpodobnosti vzniku účinků v EHP nadbytečné. Argumentace uvedená v bodech 84 až 86 tohoto rozsudku musí proto být zamítnuta jako neopodstatněná.

101 Ve třetí řadě je k argumentaci uvedené v bodech 87 až 90 tohoto rozsudku třeba nejprve konstatovat, že pokud Martinair touto argumentací tvrdí, že ve sporném rozhodnutí jsou jisté mezery, nesměřuje tato argumentace proti napadenému rozsudku, nýbrž proti spornému rozhodnutí. V této části musí proto 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).

102 Dále je třeba konstatovat, že analýza provedená Tribunálem stran předpokladů, na nichž je založen závěr Komise o kvalifikovaných účincích sporné kartelové dohody v EHP, se na rozdíl od toho, co naznačuje argumentace Martinair, neomezuje na konstatování učiněné v bodě 141 napadeného rozsudku, ale je rozvedena v bodech 124 až 142 téhož rozsudku. Tyto body se týkají otázky, zda dodatečné náklady, které mohly odesílatelům vzniknout, a z toho vyplývající zvýšení ceny zboží dováženého do EHP patří mezi účinky vyvolané sporným jednáním, na něž se Komise mohla odvolávat pro účely použití kritéria kvalifikovaných účinků. Tribunál navíc v bodech 144 až 184 uvedeného rozsudku s ohledem na argumentaci předloženou mu společností Martinair analyzoval, zda byl tento účinek předvídatelný, podstatný a bezprostřední, jak se vyžaduje.

103 Pokud však jde konkrétně o bod 141 napadeného rozsudku, je třeba připomenout, že Tribunál v tomto bodě z konstatování, která učinil v předchozích bodech téhož rozsudku, vyvodil, že pokud spediční podniky přenesou případné dodatečné náklady vyplývající ze sporné kartelové dohody do ceny svých balíčků služeb, může mít jediné a trvající protiprávní jednání v rozsahu, v němž se týká příchozích tras, dopad zejména na soutěž spedičních podniků o zákazníky těchto odesílatelů, takže se účinek na ceny dováženého zboží může projevit na vnitřním trhu nebo v EHP.

104 Martinair přitom tím, že v podstatě tvrdí, že tento bod 141 je nesprávný, a tím, že v tomto ohledu vznáší argumenty zmíněné v bodech 88 až 90 tohoto rozsudku, ve skutečnosti znovu zpochybňuje posouzení Tribunálu, podle kterého byla Komise pro účely použití kritéria kvalifikovaných účinků oprávněna použít účinek na ceny dováženého zboží a dostatečně prokázala, že tento účinek vykazuje charakteristiky vyžadované k tomu, aby mohl být považován mimo jiné za podstatný a bezprostřední. Tato argumentace se tudíž neliší od argumentace předložené na podporu první části jediného důvodu jejího kasačního opravného prostředku. Z její analýzy přitom vyplývá, že se společnosti Martinair nepodařilo prokázat, že by se Tribunál svým závěrem, že Komise byla pro tyto účely oprávněna tento účinek použít, dopustil nesprávného právního posouzení.

105 Konečně i za předpokladu, že by Martinair svým tvrzením, že Tribunál neposoudil pravděpodobnost účinku na ceny dováženého zboží, ve skutečnosti namítala, že Tribunál neposoudil jeho předvídatelnost, postačí uvést, že otázku, zda je tento účinek předvídatelný, jak je vyžadováno pro účely použití kritéria kvalifikovaných účinků ve smyslu judikatury připomenuté v bodě 51 tohoto rozsudku, Tribunál analyzoval v bodech 144 až 163 napadeného rozsudku, kterých se tato část tohoto důvodu kasačního opravného prostředku netýká.

106 Z výše uvedeného vyplývá, že druhá část jediného důvodu kasačního opravného prostředku musí být zčásti odmítnuta jako nepřípustná a zčásti zamítnuta jako neopodstatněná.

Ke třetí části, týkající se nahrazení odůvodnění a protiprávního obrácení důkazního břemene

Argumenty účastnic řízení

107 Martinair uvádí, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo globálně posouzeno jen v bodě 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí. Tribunál ovšem celkově v bodech 101 až 197 napadeného rozsudku potvrdil, že toto kritérium bylo splněno, když v nich rozvinul úvahy založené na důkazech a argumentech, které Komise nepředložila ani ve sporném rozhodnutí, ani v řízení před Tribunálem. Tribunál přitom v žádném případě nesmí vyplňovat mezery v odůvodnění aktu, který mu byl předložen k přezkumu, nebo nahrazovat odůvodnění autora tohoto aktu odůvodněním svým.

108 V tomto ohledu Tribunál zaprvé v bodech 144 až 163 napadeného rozsudku posoudil předvídatelnost přenesení údajného stanovení cen na vstupu pro služby vstupující na navazující trh odesílaného zboží na základě zjištění, které Komise neučinila ani ve sporném rozhodnutí, ani v řízení před ním. Zejména skutečnost, že je v tomto rozhodnutí uvedeno, že náklady na služby nákladní dopravy jsou vstupní náklady, není totéž co závěr, že ceny služeb nákladní dopravy jsou „variabilní náklady, které mají dopad na marginální náklady“. V bodě 156 napadeného rozsudku tedy Tribunál nahradil odůvodnění Komise vlastním odůvodněním.

109 Tribunál navíc odmítl argument, podle kterého je přenesení dodatečných nákladů v důsledku účinku spojených nádob nepředvídatelné, přičemž Komise se tímto účinkem výslovně odmítla zabývat. Tribunál ovšem tento nedostatek analýzy nezohlednil a přičetl důkazní břemeno ohledně uvedeného účinku společnosti Martinair, ačkoli bylo na Komisi, aby na předvídatelných účincích založila svou územní pravomoc. Komise tedy měla prokázat, že náklady na příchozí služby nákladní dopravy mohou být přeneseny na spotřebitele v EHP. Skutečnost, že se Martinair rozhodla předložit ekonomickou studii, nemá na tuto povinnost vliv.

110 Zadruhé měl Tribunál v bodech 164 až 174 napadeného rozsudku za to, že údajné stanovení cen příchozích služeb nákladní dopravy má podstatné účinky v EHP a že toto konstatování je odůvodněno takovými charakteristikami protiprávního jednání, jako je doba jeho trvání, rozsah a povaha. Komise přitom žádnou z těchto charakteristik neuvedla, aby odůvodnila, že dopady cen příchozích služeb nákladní dopravy na hospodářskou soutěž v EHP jsou podstatné.

111 Navíc nebyl prokázán závěr Tribunálu vyjádřený v bodě 172 napadeného rozsudku, podle něhož cena služeb nákladní dopravy, potažmo dotčené příplatky, představuje významnou složku ceny přepravovaného zboží, která má dopad na jeho prodej. Charakteristiky uvedené v předchozím bodě tohoto rozsudku a zmíněné ve sporném rozhodnutí se netýkají účinků v EHP způsobených cenami příchozích služeb nákladní dopravy, nýbrž jediného a trvajícího protiprávního jednání, které má v EHP přímý dopad prostřednictvím přepravy zboží do zahraničí. Toto rozhodnutí neobsahuje žádné konstatování týkající se podstatnosti účinku v souvislosti s příchozími službami nákladní dopravy v EHP a neuvádí žádný důkaz týkající se tvrzeného účinku tohoto jednání, který by Tribunálu umožnil dospět k závěru vyslovenému v bodě 172 napadeného rozsudku. Podíl příplatků na celkové ceně služeb nákladní dopravy není v tomto ohledu relevantní a žádná skutečnost ve spise neprokazuje souvislost mezi příplatky a cenou dováženého zboží. Tribunál tedy k závěru obsaženému v uvedeném bodě 172 dospěl tak, že skutečně nahradil neexistující odůvodnění Komise odůvodněním svým.

112 Zatřetí v bodech 175 až 183 napadeného rozsudku dospěl Tribunál k závěru, že údajné stanovení cen za příchozí služby nákladní dopravy má v EHP bezprostřední účinky, a to navzdory tomu, že v různých etapách hodnotového řetězce působí nezávislé subjekty, které se samy musí rozhodnout, zda tyto ceny přenesou. Jak přitom bylo již uvedeno v rámci první části tohoto důvodu kasačního opravného prostředku, Komise ve sporném rozhodnutí neprokázala řetězec příčinné souvislosti, ale nepřímé účinky založila na spekulativních a neověřitelných předpokladech. Vzhledem k tomu, že neexistují důkazy o údajné bezprostřednosti účinků, a dokonce ani zmínka o takové bezprostřednosti ve sporném rozhodnutí, je závěr Tribunálu neopodstatněný.

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

Závěry Soudního dvora

114 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).

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

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

117 V projednávané věci je třeba připomenout, jak již bylo uvedeno v bodě 53 tohoto rozsudku, že první důvod, o který se Komise opřela v bodě 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí, aby odůvodnila konstatování, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo v projednávané věci splněno, spočívá v účinku na ceny dováženého zboží.

118 Co se v tomto ohledu týče v první řadě výtek směřujících proti bodům 144 až 163 napadeného rozsudku, v nichž Tribunál posoudil podmínku předvídatelnosti tohoto účinku, je třeba uvést, že v těchto bodech Tribunál odkázal na body 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1045, 1199 a 1208 odůvodnění sporného rozhodnutí a odpověděl v nich na argumentaci, kterou mu Martinair předložila na podporu svého tvrzení, že tato podmínka nebyla v projednávané věci splněna. Závěr, podle kterého Komise dostatečně prokázala, že uvedený účinek je předvídatelný, jak se vyžaduje, založil Tribunál v bodě 163 napadeného rozsudku na výkladu odůvodnění sporného rozhodnutí jako celku a posouzení argumentace předložené společností Martinair.

119 Pokud jde dále o bod 156 napadeného rozsudku, který Martinair konkrétně zmiňuje, je pravda, že Tribunál v tomto bodě konstatoval, že cena služeb nákladní dopravy představuje pro spediční podniky vstup a jde o variabilní náklady, jejichž zvýšení má v zásadě za následek zvýšení mezních nákladů, ve vztahu k nimž spediční podniky stanovují své vlastní ceny. Tribunál ovšem toto konstatování výslovně opřel o body 14 a 70 odůvodnění sporného rozhodnutí, když použitím výrazu „vyplývá“ jednoznačně vyjádřil, že uvedené konstatování nespočívá v doslovném převzetí znění těchto bodů odůvodnění, ale vyplývá z jeho vlastního výkladu těchto pasáží sporného rozhodnutí. Martinair přitom netvrdí, že by Tribunál tímto výkladem toto rozhodnutí zkreslil. Tribunál se v tomto bodě omezil na vysvětlení odůvodnění sporného rozhodnutí tím, že některé informace vyvodil ze skutečností, které jsou v něm uvedeny.

120 Konečně je společně se společností Martinair třeba podotknout, že je 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 přenesení důkazního břemene neporušil, když odmítl argument společnosti Martinair, podle kterého je přenesení dodatečných nákladů v důsledku účinku spojených nádob nepředvídatelné, i když se Komise tímto účinkem odmítla zabývat.

121 K tomu Tribunál v bodech 144 a 145 napadeného rozsudku vyjasnil dosah tohoto požadavku předvídatelnosti, načež v bodě 149 téhož rozsudku konstatoval, že s výjimkou případu, že by zvýšení palivového příplatku a bezpečnostního příplatku bylo v důsledku dostatečně pravděpodobného účinku spojených nádob kompenzováno odpovídajícím snížením sazeb a jiných příplatků, mohlo by takové zvýšení v zásadě vést ke zvýšení celkové ceny příchozích služeb nákladní dopravy. Je pravda, že dodal, že se společnosti Martinair nepodařilo prokázat, že účinek spojených nádob byl natolik pravděpodobný, že by učinil účinek na ceny dováženého zboží nepředvídatelným. Tomuto konstatování ovšem předchází v bodech 146 až 148 a v první větě bodu 149 uvedeného rozsudku analýza, na jejímž základě Tribunál ze skutečností uvedených v bodech 846, 909, 1199, 1208 odůvodnění sporného rozhodnutí, shrnutých v bodech 146

a 147 téhož rozsudku, vyvodil, že pro obviněné dopravce bylo předvídatelné, že horizontální stanovení palivového příplatku a bezpečnostního příplatku, jakož i odmítnutí hradit provize povedou ke zvýšení celkové ceny příchozích služeb nákladní dopravy.

122 Teprve když Tribunál konstatoval, že Komise ve sporném rozhodnutí dostatečně prokázala předvídatelnost takového zvýšení, zkoumal, zda Martinair, která se v tomto ohledu dovolávala protiprávnosti sporného rozhodnutí, předložila důkazy umožňující toto zjištění vyvrátit. Martinair se za tímto účelem dovolávala ekonomické zprávy a tvrdila existenci účinku spojených nádob, k čemuž Tribunál v bodě 151 napadeného rozsudku uvedl, že tato ekonomická zpráva dospěla na základě předpokladů týkajících se fungování odvětví nákladní dopravy k závěru, že je teoreticky „pravděpodobné“, že se takový účinek v daném případě projeví, ale že – podle bodu 152 rozsudku – uvedená ekonomická zpráva neobsahuje kromě vágních a obecných tvrzení žádný konkrétní údaj, který by mohl tento závěr podpořit.

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

124 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.

125 Z toho vyplývá, že jelikož Tribunál již předtím konstatoval, že Komise dostatečně prokázala předvídatelnost dotčeného zvýšení cen, nelze mít za to, že rozhodnutím popsaným v bodě 122 tohoto rozsudku protiprávně obrátil důkazní břemeno.

126 Pokud navíc Martinair zamýšlí zpochybnit způsob, jakým Tribunál v bodech 150 až 152 napadeného rozsudku posoudil ekonomickou zprávu, které se dovolávala, postačí uvést, že taková argumentace je podle judikatury připomenuté v bodě 57 tohoto rozsudku nepřípustná, neboť Martinair netvrdí, že by Tribunál obsah této zprávy zkreslil.

127 Z výše uvedeného vyplývá, že argumentace uvedená v bodech 108 a 109 tohoto rozsudku musí být zčásti odmítnuta jako nepřípustná a zčásti zamítnuta jako neopodstatněná.

128 Co se ve druhé řadě týče výtek směřujících proti bodům 164 až 174 napadeného rozsudku, které obsahují posouzení Tribunálu týkající se podstatnosti účinku na ceny dováženého zboží, je třeba poukázat na to, že v bodě 167 tohoto rozsudku Tribunál s odkazem na body 1146, 1215 a 1217 odůvodnění sporného rozhodnutí konstatoval, že doba trvání jediného a trvajícího protiprávního jednání činila 21 měsíců, pokud se týkalo tras Unie – třetí země, a 8 měsíců, pokud se týkalo tras EHP kromě tras Unie – třetí země. Konstatoval též, že to byla rovněž doba trvání účasti všech obviněných dopravců s výjimkou společností Lufthansa Cargo a Swiss International Air Lines.

129 V bodě 168 téhož rozsudku dodal, že z bodu 889 odůvodnění sporného rozhodnutí, který na tomto místě citoval, vyplývá, že palivový příplatek a bezpečnostní příplatek byly obecně použitelnými opatřeními, která nebyla specifická pro určitou trasu a měla být uplatňována na všech trasách po celém světě, včetně tras do EHP. V bodě 169 uvedeného rozsudku dodal, že z bodu 1030 odůvodnění sporného rozhodnutí vyplývá, že účelem jediného a trvajícího protiprávního jednání bylo omezit hospodářskou soutěž mezi obviněnými dopravci, zejména na trasách EHP – třetí země, a že Komise v bodě 1208 jeho odůvodnění dospěla k závěru, že stanovení různých složek ceny představuje jedno z nejzávažnějších omezení hospodářské soutěže, v důsledku čehož rozhodla, že jediné a trvající protiprávní jednání zasluhuje použití koeficientu závažnosti „na horní části stupnice“ stanovené pokyny zmíněnými v bodě 34 tohoto rozsudku.

130 Není tedy prokázáno, že by Tribunál pro učinění závěru o tom, že účinek na ceny dováženého zboží byl podstatný, vycházel z charakteristik sporné kartelové dohody, které nebyly uvedeny ve sporném rozhodnutí. Okolnost, že Komise v části tohoto rozhodnutí věnované stanovení její územní pravomoci výslovně nezmínila skutečnosti uvedené v bodech 164 až 174 napadeného rozsudku, nemůže tento závěr vyvrátit, a to s ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 115 tohoto rozsudku. Ta totiž pouze vyžaduje, aby se přezkum Tribunálu vztahoval na posouzení obsažená v aktu, jenž mu byl předložen k přezkumu. Jak dále vyplývá z bodů 117 a 134 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. Tyto skutečnosti ve spojení s ostatními body odůvodnění tohoto rozhodnutí, zmíněnými zejména v bodech 167 až 169 napadeného rozsudku, totiž umožnily Tribunálu ověřit, že Komise skutečně prokázala existenci takových účinků, a zejména jejich předvídatelnost.

131 Dále pokud Martinair konkrétně zpochybňuje konstatování uvedené v bodě 172 napadeného rozsudku, postačí uvést, že tento bod, který se ostatně opírá o bod 1031 odůvodnění sporného rozhodnutí, představuje závěr analýzy provedené Tribunálem v bodech 170 a 171 řečeného rozsudku a že tato analýza, jak uvedl Tribunál v bodě 170, byla provedena jen pro úplnost. Vzhledem k tomu, že body 164 až 169 uvedeného rozsudku postačují k odůvodnění závěru, k němuž dospěl Tribunál v bodě 174, podle kterého Komise dostatečně prokázala, že účinek na ceny dováženého zboží byl podstatný, jak se vyžaduje, musí být tato argumentace zamítnuta jako irelevantní. Podle ustálené judikatury totiž výtky směřující proti doplňujícímu odůvodnění rozhodnutí Tribunálu nemohou vést ke zrušení tohoto rozhodnutí, a jsou tedy irelevantní (rozsudky ze dne 15. října 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij a další v. Komise, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P až C-252/99 P a C-254/99 P, EU:C:2002:582, bod 537, jakož i ze dne 4. října 2024, thyssenkrupp v. Komise, C-581/22 P, EU:C:2024:821, bod 263 a citovaná judikatura).

132 Argumentace uvedená v bodech 110 až 111 tohoto rozsudku musí proto být zamítnuta jako zčásti neopodstatněná a zčásti irelevantní.

133 Co se ve třetí řadě týče výtky týkající se bodů 175 až 183 napadeného rozsudku, v nichž Tribunál posuzoval, zda Komise dostatečně prokázala, že účinek na ceny dováženého zboží byl bezprostřední, postačí konstatovat, že tato výtka v podstatě spočívá na předpokladu, že Martinair v první části jediného důvodu svého kasačního opravného prostředku prokáže, že Komise svůj závěr o kvalifikovaných účincích založila na spekulativních a neověřitelných předpokladech. Jak ovšem plyne z bodů 51 až 82 tohoto rozsudku, tento předpoklad je neopodstatněný. Tato výtka je proto také neopodstatněná.

134 Z výše uvedeného vyplývá, že třetí část jediného důvodu kasačního opravného prostředku musí být zčásti odmítnuta jako nepřípustná a zčásti zamítnuta jako zčásti irelevantní a zčásti neopodstatněná.

Ke čtvrté části, týkající se jediného a trvajícího protiprávního jednání coby základu pro územní pravomoc Komise

Argumenty účastnic řízení

135 Martinair tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení, když měl v bodech 186 a 188 napadeného rozsudku za to, že pravomoc Komise k použití článku 101 SFEU na příchozí služby nákladní dopravy může být založena na účincích jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku, včetně účinků samostatné složky tohoto protiprávního jednání prováděné přímo na trzích EHP.

136 Pojem „jediné a trvající protiprávní jednání“ je procesní pravidlo, jehož cílem je odlehčit důkazní břemeno orgánů pro hospodářskou soutěž a umožnit jim shromáždit důkazy o protiprávním jednání trvajícím po dlouhou dobu a kombinující různá jednání tvořící celkové schéma. Nemůže ovšem rozšiřovat oblast působnosti Smlouvy o FEU, jinak by byla územní pravomoc Komise rozšířena na jakékoli jednání zapadající do celkového schématu bez ohledu na to, kde dochází k tomuto jednání nebo jeho účinkům. Nejprve je třeba prokázat, že určitá jednání spadají do zeměpisné působnosti článku 101 SFEU. Teprve poté lze prokázat, že tato jednání jsou součástí jediného a trvajícího protiprávního jednání.

137 Odkaz na bod 57 rozsudku ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise (C-413/14 P, EU:C:2017:632), který Tribunál učinil v bodě 193 napadeného rozsudku, neumožňuje podložit relevanci kritéria jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku pro účely prokázání, že kritérium kvalifikovaných účinků je splněno, jelikož jednání a trh dotčené ve věci, v níž byl vydán uvedený rozsudek, nejsou srovnatelné s jednáními a trhem dotčenými v projednávané věci.

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

Závěry Soudního dvora

139 Jak vyplývá zejména z bodu 81 napadeného rozsudku, Martinair se před Tribunálem omezila na zpochybnění pravomoci Komise k použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na sporné jednání v rozsahu, v němž se týkalo příchozích služeb nákladní dopravy.

140 Tribunál v této souvislosti dospěl v bodě 184 napadeného rozsudku k závěru, že Komise byla oprávněna konstatovat, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo u samostatně posuzované koordinace příchozích služeb nákladní dopravy splněno, takže pravomoc Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na sporné jednání byla v rozsahu, v němž byla zpochybněna, prokázána. Z toho plyne, že pro Tribunál bylo nadbytečné v bodech 185 až 196 napadeného rozsudku zkoumat, zda byla Komise za účelem prokázání své pravomoci použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na sporné jednání rovněž oprávněna v bodě 1046 odůvodnění sporného rozhodnutí konstatovat, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno s ohledem na účinky jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku.

141 Jak vyplývá z analýzy prvních tří částí jediného důvodu kasačního opravného prostředku, Tribunál se nedopustil nesprávných právních posouzení ani nahrazení odůvodnění tím, že v bodě 184 napadeného rozsudku dospěl k tomuto závěru.

142 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že se čtvrtá část jediného důvodu kasačního opravného prostředku týká doplňujícího odůvodnění napadeného rozsudku. V souladu s judikaturou připomenutou v bodě 131 tohoto rozsudku musí proto být zamítnuta jako irelevantní.

143 Vzhledem k tomu, že žádné části jediného důvodu vzneseného společností Martinair na podporu kasačního opravného prostředku nebylo vyhověno, je třeba tento důvod, potažmo kasační opravný prostředek v plném rozsahu zamítnout.

K nákladům řízení

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

145 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.

146 Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a Martinair 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 Martinair Holland NV se ukládá náhrada nákladů řízení.

Podpisy