A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (ötödik tanács)

2026. február 26.*

„Fellebbezés – Verseny – Kartellek – A légi árufuvarozás piaca – Az EUMSZ 101. cikkbe, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás 53. cikkébe, valamint az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző jogsértést megállapító európai bizottsági határozat – A légi árufuvarozási szolgáltatások árösszetevőinek (üzemanyagpótdíj, biztonsági pótdíj és a pótdíjak utáni jutalékfizetés megtagadása) összehangolása – Bejövő árufuvarozási szolgáltatások – A Bizottság joghatósága – Minősített hatások”

A C-386/22. P. sz. ügyben,

a **Martinair Holland NV** (székhelye: Haarlemmermeer [Hollandia], képviselik: F. Brouwer és R. Wesseling advocaten)

fellebbezőnek

az Európai Unió Bírósága alapokmányának 56. cikke alapján 2022. június 13-án benyújtott fellebbezése tárgyában,

a másik fél az eljárásban:

az **Európai Bizottság** (képviselik: A. Dawes és C. Zois, meghatalmazotti minőségben, segítőjük: B. Doherty BL)

alperes az elsőfokú eljárásban,

A BÍRÓSÁG (ötödik tanács),

tagjai: I. Jarukaitis, a negyedik tanács elnöke, az ötödik tanács elnökeként eljárva (előadó), E. Regan és D. Gratsias bírák,

főtanácsnok: A. Rantos,

hivatalvezető: R. Stefanova-Kamisheva tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2024. április 19-i tárgyalásra,

a főtanácsnok indítványának a 2024. szeptember 5-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,

* Az eljárás nyelve: angol.

meghozta a következő

Ítéletet

1 Fellebbezésével a Martinair Holland NV (a továbbiakban: Martinair) az Európai Unió Törvényszéke 2022. március 30-i Martinair Holland kontra Bizottság ítéletének (T-323/17, a továbbiakban: megtámadott ítélet, EU:T:2022:174) hatályon kívül helyezését kéri, amely ítéletben a Törvényszék elutasította az elsődlegesen az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodás 8. cikke szerinti eljárásban (AT.39258 – „légi teherszállítás” ügy) 2017. március 17-én hozott C(2017) 1742 final bizottsági határozat (a továbbiakban: vitatott határozat) fellebbezőre vonatkozó részében történő megsemmisítése, illetve másodlagosan e határozat részleges megsemmisítése iránti keresetét.

Jogi háttér

Az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás

2 A légi közlekedésről szóló, az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött, Luxembourgban, 1999. június 21-én aláírt megállapodás, amelyet az Európai Közösség nevében a Svájci Államszövetséggel létrejött hét megállapodás megkötéséről szóló, 2002. április 4-i 2002/309/EK, Euratom tanácsi és – a tudományos és műszaki együttműködésről szóló megállapodás tekintetében – bizottsági határozat (HL 2002. L 114., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 41. kötet, 89. o.) hagyott jóvá (a továbbiakban: EK–Svájc légi közlekedési megállapodás), 2002. június 1-jén lépett hatályba. E megállapodás 8. és 9. cikke *mutatis mutandis* az EUMSZ 101., illetve EUMSZ 102. cikknek felel meg.

3 Az említett megállapodás 11. cikke értelmében:

„(1) E megállapodás melléklete szerint a Közösség intézményeinek a 8. és 9. cikk rendelkezéseit kell alkalmazniuk […] a közösségi jognak megfelelően, figyelemmel a Közösség intézményei és a Svájc hatóságai közötti szoros együttműködés szükségességére.

(2) Svájc hatóságainak a 8. és 9. cikk rendelkezései szerint kell elbírálniuk minden megállapodás, döntés vagy összehangolt gyakorlat megengedhetőségét, […] amely Svájc és harmadik országok kereskedelmi kapcsolatában merül fel.”

Az EUM-Szerződés

4 Az EUMSZ 101. cikk (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik:

„A belső piaccal összeegyeztethetetlen és tilos minden olyan vállalkozások közötti megállapodás, vállalkozások társulásai által hozott döntés és összehangolt magatartás, amely hatással lehet a tagállamok közötti kereskedelemre, és amelynek célja vagy hatása a belső piacon belüli verseny megakadályozása, korlátozása vagy torzítása, így különösen:

a) a beszerzési vagy eladási árak, illetve bármely egyéb üzleti feltétel közvetlen vagy közvetett rögzítése;

b) a termelés, az értékesítés, a műszaki fejlesztés vagy a befektetés korlátozása vagy ellenőrzése;

c) a piacok vagy a beszerzési források felosztása;

[…]”

Az EGT-Megállapodás

5 Az Európai Gazdasági Térségről szóló 1992. május 2-i megállapodás (HL 1994. L 1., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 11. fejezet, 52. kötet, 3. o.; a továbbiakban: EGT-Megállapodás) 53. cikke *mutatis mutandis* az EUMSZ 101. cikknek felel meg.

A jogvita előzményei és a vitatott határozat

6 A jogvita előzményei és a vitatott határozat, amint azokat a megtámadott ítélet 1–47. pontja ismerteti, a jelen eljárás szempontjából a következőképpen foglalhatók össze.

7 A Martinair a légi árufuvarozási szolgáltatások piacán tevékenykedő légi közlekedési társaság.

8 Az árufuvarozás ágazatában a légitársaságok légi úton biztosítják a rakományok szállítását (a továbbiakban: fuvarozók). A fuvarozók általában a szállítmányozóknak nyújtanak árufuvarozási szolgáltatásokat, akik megszervezik e rakományoknak a feladók nevében történő szállítását. E szállítmányozók ennek ellentételezéseként olyan árat fizetnek a fuvarozóknak, amely egyrészt kilogrammonként számított díjakból, másrészt pedig különböző pótdíjakból tevődik össze.

A közigazgatási eljárás

9 2005. december 7-én a Deutsche Lufthansa AG és két leányvállalata, a Lufthansa Cargo AG és a Swiss International Air Lines AG a kartellügyek esetében a bírságok alóli mentességről és a bírságok csökkentéséről szóló bizottsági közlemény (HL 2002. C 45., 3. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 155. o.) alapján mentesség iránti kérelmet nyújtott be az Európai Bizottsághoz. E kérelemben több fuvarozó között fennálló versenyellenes kapcsolatokról számoltak be, amelyek a légi árufuvarozás piacán nyújtott szolgáltatások árának több összetevőjére, nevezetesen az „üzemanyag-” és „biztonsági” pótdíj bevezetésére, valamint a pótdíjak után a szállítmányozóknak járó jutalék fizetésének e fuvarozók általi megtagadására (a továbbiakban: a jutalékfizetés megtagadása) terjedtek ki.

10 2006. február 14-én és 15-én a Bizottság több fuvarozó helyiségeiben előre be nem jelentett helyszíni vizsgálatot folytatott le.

11 E helyszíni vizsgálatokat követően több fuvarozó, köztük a KLM a jelen ítélet 9. pontjában említett, a kartellügyek esetében a bírságok alóli mentességről és a bírságok csökkentéséről szóló közlemény alapján mentesség iránti kérelmet nyújtott be.

12 2007. december 19-én a Bizottság kifogásközlést intézett 27 fuvarozóhoz, köztük a Martinairhez, amely fuvarozók ezt követően írásbeli észrevételeket nyújtottak be. 2008. június 30. és július 4. között meghallgatásra került sor.

Az eredeti határozat

13 2010. november 9-én a Bizottság elfogadta az EUMSZ 101. cikk, az EGT-Megállapodás 53. cikke és az Európai Közösség és a Svájci Államszövetség között létrejött légi közlekedési megállapodás 8. cikke szerinti eljárásról (COMP/39258 – „légi teherszállítás” ügy) szóló C(2010) 7694 végleges határozatot (a továbbiakban: eredeti határozat). E határozat címzettje 21 fuvarozó volt, amelyek között szerepelt a Martinair is.

14 Az említett határozat az indokolásában kifejtette, hogy az eljárás alá vont fuvarozók az árufuvarozási szolgáltatások nyújtása vonatkozásában összehangolták a díjszabással kapcsolatos magatartásukat, mivel megegyeztek az üzemanyagpótdíjban, a biztonsági pótdíjban és a jutalékfizetés megtagadásában, és ezáltal az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző, az Európai Gazdasági Térség (EGT) és Svájc területére kiterjedő egységes és folyamatos jogsértésben vettek részt.

A 2015. december 16-i ítéletek

15 A 2015. december 16-i Martinair Holland kontra Bizottság ítéletben (T-67/11, EU:T:2015:984) a Törvényszék az eredeti határozatot az Martinairre vonatkozó részében megsemmisítette. Az ugyanezen a napon hozott további tizenkét ítéletben a Törvényszék e határozatot egészben vagy részben szintén megsemmisítette annyiban, amennyiben az tizenkét másik fuvarozóra, illetve fuvarozói csoportra vonatkozott.

16 A Törvényszék úgy ítélte meg, hogy az említett határozat indokolása hibás.

A vitatott határozat

17 2016. május 20-án a Bizottság levelet küldött az eredeti határozatban említett – és e határozattal szemben a Törvényszékhez keresetet benyújtó – fuvarozóknak, amelyben arról tájékoztatta őket, hogy újból olyan határozatot kíván hozni, amely megállapítja, hogy részt vettek az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértésben, az ezen eredeti határozatban említett valamennyi útvonalon. A Bizottság egy hónapos határidőt biztosított számukra észrevételeik megtételére. Mindannyian éltek e lehetőséggel.

18 2017. március 17-én a Bizottság elfogadta a vitatott határozatot, amelynek 19 fuvarozó, köztük a Martinair a címzettje.

19 A vitatott határozat kifejti, hogy az eljárás alá vont fuvarozók az árufuvarozási szolgáltatások nyújtása vonatkozásában az egész világon összehangolták a díjszabással kapcsolatos magatartásukat az üzemanyagpótdíj, a biztonsági pótdíj és a jutalékfizetés megtagadása révén (a továbbiakban: vitatott kartell), és ezáltal az EUMSZ 101. cikkbe, az EGT-Megállapodás 53. cikkébe és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértést követtek el.

20 E határozatnak „A tényállás ismertetése” című 4. szakaszában a Bizottság többek között jelezte, hogy a vizsgálat egy, a versenytársak között hosszú ideig fenntartott, két- és többoldalú kapcsolatok hálózatán alapuló, világszintű kartellt tárt fel azon magatartást illetően, amelyet a versenytársak az árufuvarozási szolgáltatások árának az előző pontban említett különböző elemeivel kapcsolatban elhatároztak, elterveztek, vagy amelynek elfogadását fontolgatták. Hangsúlyozta, hogy e kapcsolati hálózat közös célja a versenytársak díjszabással kapcsolatos magatartásának összehangolása, illetve az árpolitikájukkal kapcsolatos bizonytalanság csökkentése volt. Ezt követően ismertette az üzemanyagpótdíjra, a biztonsági pótdíjra, illetve a jutalékfizetés megtagadására vonatkozó kapcsolatokat, és értékelte egyrészt a vitatott kartell egészére, másrészt pedig az említett határozat egyes címzettjeire vonatkozó ténybeli bizonyítékokat.

21 A vitatott határozatnak „A releváns versenyszabályok alkalmazása” című 5. szakaszában a Bizottság a jelen ügy tényállására az EUMSZ 101. cikket alkalmazta, kifejtve, hogy az e cikkre való hivatkozásokat az EGT-Megállapodás 53. cikkére és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkére való hivatkozásként is kell érteni, mivel e rendelkezések – eltérő rendelkezés hiányában – *mutatis mutandis* alkalmazandók.

22 E tekintetben a joghatóságát illetően a Bizottság megvizsgálta a jelen ügyben a versenyszabályok megsértésének megállapítására és szankcionálására vonatkozó időbeli és területi joghatóságának korlátait.

23 Egyrészt a vitatott határozatnak „A Bizottság joghatósága” címet viselő 5.2 alszakaszát alkotó (822)–(832) preambulumbekezdésében a Bizottság lényegében rámutatott arra, hogy nem alkalmazza először is az EUMSZ 101. cikket a 2004. május 1. előtti, az Európai Unión belüli repülőterek és az EGT-n kívüli repülőterek közötti útvonalakat (a továbbiakban: Unió – harmadik ország útvonalak) érintő megállapodásokra és magatartásokra, továbbá nem alkalmazza az EGT-Megállapodás 53. cikkét a 2005. május 19. előtti, az Unió – harmadik ország útvonalakat, valamint az EGT-Megállapodásban részes, de nem uniós tagországokban található repülőterek és harmadik országokban található repülőterek közötti útvonalakat (a továbbiakban: az EGT Unión kívüli része – harmadik ország útvonalak, illetve az Unió – harmadik ország útvonalakkal együtt: EGT – harmadik ország útvonalak) érintő megállapodásokra és magatartásokra, és végül nem alkalmazza az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkét a 2002. június 1. előtti, az Unión belül található repülőterek és a Svájcban található repülőterek közötti útvonalakat (a továbbiakban: Unió–Svájc útvonalak) érintő megállapodásokra és magatartásokra. Az említett határozat (832) preambulumbekezdésében a Bizottság kifejtette, hogy ugyanezen határozat „egyáltalán nem kíván arra utalni, hogy a Svájc [és] harmadik országok [közötti] árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatban bármilyen módon megsértették [az EK–Svájc légi közlekedési] megállapodás 8. cikkét”.

24 Másrészt a vitatott határozatnak „Az [EUMSZ] 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének a bejövő útvonalakra való alkalmazhatósága” című 5.3.8 alszakaszát alkotó (1036)–(1046) preambulumbekezdésében a Bizottság kifejtette, hogy milyen okokból utasítja el az eljárás alá vont több fuvarozó azon érveit, amelyek szerint a Bizottság a nemzetközi közjogi szabályokra tekintettel túllépte a joghatóságának korlátait, amikor megállapította és szankcionálta e két rendelkezés megsértését a harmadik országokból induló és az EGT-be irányuló útvonalak (a továbbiakban: bejövő útvonalak, illetve az ezen útvonalakon nyújtott árufuvarozási szolgáltatások a továbbiakban: bejövő árufuvarozási szolgáltatások) vonatkozásában.

25 Közelebbről az említett határozat (1045) preambulumbekezdésében a Bizottság rámutatott arra, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokat érintő versenyellenes magatartások „közvetlen, jelentős és előre látható hatásokkal járhatnak az Unión és az EGT-n belül, mivel az EGT-be irányuló légi szállítás megnövekedett költségei és ezáltal az importált áruk magasabb árai természetüknél fogva hatással lehetnek az EGT-n belüli fogyasztókra”. Hozzátette, hogy a jelen ügyben e magatartások alkalmasak voltak arra is, hogy ilyen hatást gyakoroljanak az EGT-n belül más fuvarozók által biztosított olyan árufuvarozási szolgáltatások nyújtására is, amelyekre a harmadik országok fuvarozói által használt EGT-beli elosztópontok („hubs”) és az e szállítmányok célállomását jelentő azon EGT-beli repülőterek között került sor, amelyeket a harmadik országbeli fuvarozó nem szolgált ki.

26 Egyébiránt ugyanezen határozat (1046) preambulumbekezdésében a Bizottság rámutatott arra, hogy a vitatott kartellt „világszinten hajtották végre”, hogy a bejövő útvonalakra vonatkozó megállapodások szerves részét képezték az EUMSZ 101. cikkbe és az EGT-Megállapodás 53. cikkébe ütköző egységes és folyamatos jogsértésnek, és hogy a pótdíjak világszinten történő egységes alkalmazása e kartell kulcsfontosságú eleme volt.

27 A vitatott határozat 5.3 alszakasza, amely az EUMSZ 101. cikknek, az EGT-Megállapodás 53. cikkének és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkének a jelen ügyben való alkalmazására vonatkozik, a (833)–(1052) preambulumbekezdéseket tartalmazza. Először is e határozat (846) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy az eljárás alá vont fuvarozók összehangolták magatartásukat, illetve befolyásolták a díjszabást, ami az üzemanyagpótdíjjal, a biztonsági pótdíjjal és a pótdíjak utáni jutalék szállítmányozóknak való fizetésével „összefüggésben végső soron árrögzítéssel járt”. Az említett határozat (861) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy „az árufuvarozási szolgáltatások díjszabási gyakorlata összehangolásának általános rendszere” – amelyet az általa folytatott vizsgálat feltárt – „olyan különböző cselekményekből álló összetett jogsértés” fennállását tanúsítja, „amelyek olyan megállapodásnak vagy összehangolt magatartásnak minősíthetők, amely keretében a versenytársak tudatosan az egymás közötti gyakorlati együttműködéssel helyettesítették a verseny kockázatait”.

28 Másodszor, a vitatott határozat (869) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy „a szóban forgó magatartás az [EUMSZ] 101. cikkbe ütköző egységes és folyamatos jogsértésnek minősül”, kifejtve e határozat (870)–(902) preambulumbekezdésében, hogy a szóban forgó megállapodások egységes versenyellenes célt követtek, amely abban állt, hogy az EGT-n belül az árufuvarozási ágazatban korlátozzák a versenyt, továbbá az árufuvarozási szolgáltatások nyújtására és azok díjszabására vonatkoztak, ugyanazon vállalkozásokat érintették, egységes és folyamatos jellegűek voltak, és három összetevőre, vagyis az üzemanyagpótdíjra, a biztonsági

pótdíjra és a jutalékfizetés megtagadására vonatkoztak. Ennek keretében a Bizottság e határozat (881) preambulumbekezdésében jelezte, hogy a Martinair mindhárom említett összetevőben részt vett.

29 Harmadszor, az említett határozat (903) preambulumbekezdésében a Bizottság kifejtette, hogy a szóban forgó versenyellenes magatartás célja a verseny korlátozása volt legalább az Unión, az EGT-n és Svájcon belül. E határozat (917) preambulumbekezdésében a Bizottság lényegében hozzátette, hogy ennélfogva nem szükséges figyelembe venni e magatartás konkrét hatásait.

30 Negyedszer, a vitatott határozat (972)–(1021) preambulumbekezdésében a Bizottság megvizsgálta hét harmadik ország szabályozását, amellyel kapcsolatban az eljárás alá vont több fuvarozó is azt állította, hogy az arra kötelezte őket, hogy a pótdíjakkal kapcsolatban egyeztessenek, ami így kizárja a releváns versenyszabályok alkalmazását. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy e fuvarozók nem bizonyították, hogy e harmadik országok kényszere alatt jártak el.

31 Ötödször, e határozat (1024)–(1035) preambulumbekezdésében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az egységes és folyamatos jogsértés alkalmas volt arra, hogy érzékelhetően érintse a tagállamok közötti, az EGT-Megállapodásban részes felek közötti és az EK–Svájc légi közlekedési megállapodásban részes felek közötti kereskedelmet.

32 A vitatott határozatnak „A jogsértés időtartama” című 7. szakasza tartalmazza e határozat (1146)–(1169) preambulumbekezdését. Amint az említett határozat
(1146) preambulumbekezdéséből kitűnik, a Bizottság megállapította, hogy a vitatott kartell 1999. december 7-én kezdődött, és 2006. február 14-ig tartott. Ezen (1146) preambulumbekezdésben kifejtette, hogy e kartell megsértette:

– az EUMSZ 101. cikket az Unión belüli repülőterek közötti légi közlekedés tekintetében 1999. december 7-től 2006. február 14-ig;

– az EUMSZ 101. cikket az Unió – harmadik ország útvonalakon zajló légi közlekedés tekintetében 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig;

– az EGT-Megállapodás 53. cikkét az EGT-n belüli repülőterek közötti légi közlekedés tekintetében 1999. december 7-től 2006. február 14-ig;

– az EGT-Megállapodás 53. cikkét az EGT Unión kívüli része – harmadik ország útvonalakon zajló légi közlekedés tekintetében 2005. május 19-től 2006. február 14-ig;

– az EK–Svájc légi közlekedési megállapodás 8. cikkét az Unió–Svájc útvonalakon zajló légi közlekedés tekintetében 2002. június 1-jétől 2006. február 14-ig.

33 Ugyanezen határozat (1169) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy a jogsértés időtartama a Martinair esetében 1999. december 21-től 2006. február 14-ig tartott.

34 A vitatott határozat 8. szakaszában a Bizottság az 1/2003/EK rendelet 23. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján kiszabott bírságok megállapításáról szóló iránymutatásra (HL 2006. C 210., 2. o.) hivatkozva megvizsgálta a meghozandó korrekciós intézkedéseket és a kiszabandó bírságokat.

35 A vitatott határozat rendelkező részének 1., 3. és 4. cikke a következőképpen szól:

„1. cikk

Azáltal, hogy a légi árufuvarozási szolgáltatások nyújtása esetében díjszabással kapcsolatos magatartásukat világszerte összehangolták az üzemanyagpótdíj, a biztonsági pótdíj és a pótdíjak utáni jutalékfizetés tekintetében, az alábbi vállalkozások az alábbi útvonalakon és időszakokban a következő egységes és folyamatos jogsértést követték el az [EUMSZ] 101. cikk, az [EGT-Megállapodás] 53. cikke és az [EK–Svájc légi közlekedési megállapodás] 8. cikke tekintetében.

(1) A következő vállalkozások megsértették az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét az EGT-n belüli repülőterek közötti útvonalak tekintetében a következő időszakokban:

[…]

n) [Martinair] 2001. január 22-től 2006. február 14-ig;

[…]

(2) A következő vállalkozások megsértették az [EUMSZ] 101. cikket [az Unió – harmadik ország] útvonalak tekintetében a következő időszakokban:

[…]

n) [Martinair]: 2004. május 1-jétől 2006. február 14-ig;

[…]

(3) A következő vállalkozások megsértették az EGT-Megállapodás 53. cikkét [az EGT Unión kívüli része – harmadik ország] útvonalak tekintetében a következő időszakokban:

[…]

n) [Martinair]: 2005. május 19-től 2006. február 14-ig;

[…]

(4) A következő vállalkozások megsértették az [EK–Svájc légi közlekedési megállapodás] 8. cikkét [az Unió–Svájc] útvonalak tekintetében a következő időszakokban:

[…]

n) [Martinair]: 2002. június 1-jétől 2006. február 14-ig;

[…]

3. cikk

A Bizottság a következő bírságokat szabja ki a jelen határozat 1. cikkében hivatkozott egységes és folyamatos jogsértés miatt […]:

[…]

m) [Martinair]: 15 400 000 [euró];

[…]

4. cikk

Az 1. cikkben hivatkozott vállalkozások haladéktalanul megszüntetik az említett cikkben hivatkozott egységes és folyamatos jogsértést, amennyiben ezt még nem tették meg.

Kötelesek továbbá tartózkodni minden olyan cselekménytől vagy magatartástól, amelynek azonos vagy hasonló célja vagy hatása van.„

A Törvényszék előtti eljárás és a megtámadott ítélet

36 A Törvényszék Hivatalához 2017. május 29-én benyújtott keresetlevelével a Martinair keresetet terjesztett elő elsődlegesen a vitatott határozat őt érintő részében való teljes egészében történő megsemmisítése iránt, másodlagosan a vitatott határozat 1. cikke (2) bekezdése n) pontjának és (3) bekezdése n) pontjának a megsemmisítése iránt annyiban, amennyiben a Bizottság megállapította a bejövő útvonalakon elkövetett jogsértésért fennálló felelősségét, valamint az említett határozat 1. cikke (1) bekezdése n) pontjának, (2) bekezdése n) pontjának, (3) bekezdése n) pontjának és (4) bekezdése n) pontjának megsemmisítése iránt annyiban, amennyiben a Bizottság megállapította, hogy az egységes és folyamatos jogsértés magában foglalta a jutalékfizetés megtagadását.

37 Keresete alátámasztása érdekében a Martinair három jogalapra hivatkozik.

38 E jogalapok közül a második azon alapult, hogy a Bizottság az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra való alkalmazása tekintetében nem rendelkezett joghatósággal. A Törvényszék ezenkívül hivatalból felhozott egy arra alapított jogalapot, hogy a Bizottság az EK–Svájc légi közlekedési megállapodásra tekintettel nem rendelkezik joghatósággal az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására az EGT-Megállapodásban részes, de nem uniós tagországokban található repülőterek és a Svájcban található repülőterek közötti útvonalak vonatkozásában.

39 A 2019. július 1-jei határozattal ezen eljárást az eljárás szóbeli szakaszának lefolytatása céljából egyesítették a T-325/17. sz. KLM kontra Bizottság üggyel.

40 A megtámadott ítéletben a Törvényszék e jogalapok mindegyikét elutasította, ideértve az általa hivatalból felhozott jogalapot is. Ez utóbbi jogalap keretében azonban a Törvényszék megállapította, hogy a Bizottság elismerte, hogy lehetséges, hogy a bírságok meghatározásakor „figyelmetlenségből” belefoglalta az eladások értékébe az eljárás alá vont bizonyos fuvarozók által

az ez utóbbi útvonalakon az érintett időszakban elért forgalmat, ugyanakkor úgy ítélte meg, hogy ez csak az e bírságok alapösszegének kiszámítása során figyelembe veendő bevételekre volt hatással.

A felek kérelmei a fellebbezési eljárásban

41 Fellebbezésében a Martinair azt kéri, hogy a Bíróság:

– helyezze hatályon kívül a megtámadott ítéletet annyiban, amennyiben az kimondja, hogy a Bizottság joghatósággal rendelkezik az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének az EGT–harmadik országok közötti útvonalakon nyújtott bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra való alkalmazására;

– teljes egészében semmisítse meg a vitatott határozatot, vagy másodlagosan semmisítse meg e határozatot annyiban, amennyiben az megállapítja, hogy a Martinair az EGT – harmadik ország útvonalakon nyújtott bejövő árufuvarozási szolgáltatásokat illetően megsértette az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét; és

– mindenesetre a Bizottságot kötelezze a költségek viselésére, ideértve a Martinair részéről a Törvényszék előtti eljárásban felmerült költségeket is.

42 A Bizottság azt kéri, hogy a Bíróság:

– utasítsa el a fellebbezést, és a Martinairt kötelezze a költségek viselésére;

– másodlagosan, amennyiben a Bíróság helyt ad a fellebbezésnek, utalja vissza az ügyet a Törvényszék elé, és a költségekről jelenleg ne határozzon.

A fellebbezésről

43 Fellebbezésének alátámasztására a Martinair egyetlen jogalapra hivatkozik, amelyben előadja, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, és megsértette indokolási kötelezettségét, amikor megállapította, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikkének hatálya alá tartoznak.

44 Ez a jogalap négy részből áll. Az első részben a Martinair arra hivatkozik, hogy a Törvényszék megsértette az indokolási kötelezettségét, tévesen alkalmazta a jogot, és megsértette a fent hivatkozott rendelkezéseket, amikor úgy ítélte meg, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások a Bizottság joghatóságának megállapítása szempontjából az EGT-n belül fejtettek ki releváns hatásokat. A második részben azt állítja, hogy a Törvényszék ehhez hasonlóan a jogsértéseket követte el, és tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy ítélte meg, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó magatartások valószínű hatásokat váltottak ki az EGT-n belül. A harmadik részben azt állítja, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor a Bizottság indokolását a saját indokolásával helyettesítette, és jogellenesen megfordította a bizonyítási terhet annak megállapítása érdekében, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó magatartások minősített hatásokat váltottak ki az EGT-n belül. A negyedik részben azt állítja, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, és megsértette az említett rendelkezéseket, amikor megállapította, hogy az a körülmény, hogy egységes és folyamatos jogsértésről van szó, alkalmas arra, hogy kiterjessze a Bizottság joghatóságát az EGT-n kívül tanúsított magatartásokra.

Az EGT-n belüli olyan releváns hatások fennállására vonatkozó első részről, amelyek lehetővé teszik a Bizottság joghatóságának a bejövő árufuvarozási szolgáltatások tekintetében való megállapítását

A felek érvei

45 A Martinair arra hivatkozik, hogy a megtámadott ítélet 139. pontjában tett azon megállapítás ellenére, amely szerint a bejövő árufuvarozási szolgáltatások szinte teljes egészének értékesítésére az EGT-n kívül került sor, a Törvényszék az EGT-vel fennálló kellően szoros kapcsolat bizonyítása érdekében ezen ítélet 141. pontjában azt a feltételezést fogalmazta meg, hogy az érintett pótdíjak nemcsak a szállítmányozóknak kiszámlázott teljes árra lehettek hatással, hanem másodlagosan azokat az árakat is befolyásolhatták, amelyeket a szállítmányozók a szolgáltatásaikért az ügyfeleiknek számláznak ki, bármilyen mértékben is hárítják tovább a szolgáltatáscsomagjaik árában a vitatott kartellből eredő esetleges többletköltséget. Ebből az említett ítélet 142. pontjában azt a következtetést vonta le, hogy ezen árak emelése hatással lehet azon díjakra is, amelyeket a szállítmányozói szolgáltatásokat igénybe vevő feladók az EGT-n belül a végső ügyfeleknek küldött áruk tekintetében alkalmaznak.

46 Az ilyen hatások azonban nem bizonyítottak, és nem is kellően relevánsak ahhoz, hogy a 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet (C-413/14 P, EU:C:2017:632) értelmében vett minősített hatásokat váltsanak ki. E hatások ugyanis a szállítmányozók és a feladók által hozott azon önálló és feltételezett döntéstől függenek, hogy a többletköltségek áthárítják ügyfeleikre, anélkül hogy a Martinair arra ösztönözte volna őket, hogy az EGT-n belül valamely meghatározott magatartást tanúsítsanak. Ezzel szemben az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyben a versenyre gyakorolt hatások kizárólag az Intel Corporation Inc magatartásának szándékos eredményei voltak. Ezenkívül a jelen ügyben nem világpiacról, hanem több helyi piacról van szó, és a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos verseny nem az EGT-n belül zajlott.

47 Egyébiránt az EGT-be importált áruk drágulásában megnyilvánuló hatások, még ha azokat megalapozottnak is tekintjük, nem közvetlenek, tehát nem kapcsolódnak kellőképpen az EGT-n kívül tanúsított magatartáshoz ahhoz, hogy az EGT-vel való megfelelő kapcsolat megállapítható legyen. Ha elfogadjuk a Törvényszék megközelítését, a világszintű értékláncban az EGT-n kívül tanúsított bármely magatartás hatást fejthet ki az EGT-n belül. Az Unión belüli versenyellenes magatartások minősített hatásain alapuló kritérium ilyen kiterjesztő értelmezése (a továbbiakban: minősített hatásokon alapuló kritérium) megfosztaná azt annak a globalizált megtakarításokkal és elosztó hálózatokkal összefüggésben fennálló értelmétől.

48 Következésképpen a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy ítélte meg, hogy a közvetett és mindenesetre nem jelentős hatások elegendőek a belső piacon megkövetelt minősített hatások megállapításához. Ezenkívül megsértette indokolási kötelezettségét, amikor egy sor feltételezett és spekulatív, tehát nem ellenőrizhető hatásra támaszkodott, ahelyett hogy bizonyította volna a szóban forgó magatartások és az EGT közötti elégséges és közvetlen kapcsolat fennállását.

49 A Bizottság állításával ellentétben a jelen rész elfogadható, mivel az nem a tények, hanem azon állítólagos hatások jogi minősítésének vitatására irányul, amelyek a Törvényszéket a minősített hatások fennállásának megállapítására vezették.

50 A Bizottság arra hivatkozik, hogy ezt a részt el kell utasítani, mivel az elfogadhatatlan annyiban, amennyiben a Törvényszék által végzett ténybeli értékelésekre vonatkozik, egyebekben pedig megalapozatlan.

A Bíróság álláspontja

51 Először is emlékeztetni kell arra, hogy a versenyellenes magatartások végrehajtásának helyén alapuló kritériumhoz hasonlóan a minősített hatásokon alapuló kritérium azt a célt követi, hogy szankcionálják azon magatartásokat, amelyeket ugyan nem az Unió vagy adott esetben az EGT területén tanúsítottak, de amelyek versenyellenes hatásai az Unió vagy az EGT piacán érzékelhetők. A minősített hatásokon alapuló kritérium a nemzetközi közjogra tekintettel így akkor indokolhatja az Unió vagy az EGT versenyjogának alkalmazását, ha előre látható, hogy a szóban forgó magatartás az Unióban vagy az EGT-ben közvetlen és jelentős hatást fejt ki. E tekintetben elegendő valamely magatartásnak a versenyre gyakorolt valószínű hatásait figyelembe venni ahhoz, hogy az előreláthatósági követelménnyel kapcsolatos feltétel teljesüljön. Továbbá a közvetlenség követelményének teljesüléséhez elegendő az, ha a szóban forgó magatartás „alkalmas” arra, hogy az Unióban vagy az EGT-ben közvetlen hatást fejtsen ki (lásd ebben az értelemben: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 45., 49., 51. és 52. pont).

52 Így, amint a Martinair állítja, a minősített hatásokon alapuló kritérium teljesülésének megállapítása érdekében a Bizottságnak bizonyítania kell, hogy az érintett magatartások előre látható, közvetlen és jelentős hatásokkal járnak az Unióban vagy – mint a jelen ügyben – az EGT-ben, amely kritériumokra egyébként a megtámadott ítélet 122. és 143. pontjában a Törvényszék is emlékeztetett. Ugyanakkor, ellentétben azzal, amit a Martinair az egyetlen jogalapjának jelen részében kifejtett érvelésében állít, a Törvényszék a megtámadott ítélet 141. és 142. pontjában nem tért el e kritériumtól akkor, amikor úgy ítélte meg, hogy pusztán közvetett, nem azonnali és spekulatív, és mindenesetre nem jelentős hatások is elegendőek a jelen ítélet előző pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében vett minősített hatások fennállásának megállapításához.

53 Amint az a megtámadott ítélet 117., 118., 121. és 134–143. pontjának együttes olvasatából következik, ezen 141. és 142. pont a Törvényszéknek az azon első indok relevanciájának értékelésére vonatkozó elemzésébe illeszkedik, amelyre a Bizottság a vitatott határozat (1045) preambulumbekezdésében azon megállapításának alátámasztása érdekében támaszkodott, miszerint a minősített hatásokon alapuló kritérium a jelen ügyben teljesül. Ezen indok arra vonatkozott, hogy „az EGT-be irányuló légi szállítás megnövekedett költségei és ezáltal az importált áruk magasabb árai természetüknél fogva hatással lehetnek az EGT-n belüli fogyasztókra” (a továbbiakban: az importált áruk árára gyakorolt hatás), amely indokra a Törvényszék „szóban forgó hatásként” hivatkozott, amellyel kapcsolatban a Martinair azt állította, hogy az nem tartozik a vitatott magatartás által kiváltott azon hatások közé, amelyeket a Bizottság a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása céljából megalapozottan vehet figyelembe.

54 Mivel tehát a megtámadott ítélet 141. és 142. pontja nem arra a kérdésre vonatkozik, hogy az importált áruk árára gyakorolt hatás rendelkezett-e a megkövetelt előre látható, jelentős és közvetlen jelleggel, nem állapítható meg, hogy a Törvényszék e pontokban úgy ítélte volna meg, hogy a közvetett, nem azonnali és spekulatív, és mindenesetre nem jelentős hatások elegendőek

voltak az EGT-n belüli minősített hatások fennállásának megállapításához. A jelen rész alátámasztására felhozott érvelés első részét ezért mint megalapozatlant el kell utasítani, mivel az a megtámadott ítélet téves értelmezésén alapul.

55 Másodszor, amennyiben a Martinair a Törvényszéknek a megtámadott ítélet 141. és 142. pontjában kifejtett azon értékelését kívánja megkérdőjelezni, amely szerint a vitatott magatartás hatást gyakorolt az importált áruk árára, emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 256. cikk (1) bekezdésének második albekezdése és az Európai Unió Bírósága alapokmánya 58. cikkének első bekezdése szerint a fellebbezés kizárólag jogkérdésre vonatkozhat.

56 Így, amennyiben a Törvényszék megállapította vagy értékelte a tényállást, az EUMSZ 256. cikk értelmében a Bíróság csak a tények jogi minősítésének és az abból a Törvényszék által levont jogi következtetéseknek a felülvizsgálatára rendelkezik hatáskörrel (lásd ebben az értelemben: 1998. május 28-i Deere kontra Bizottság ítélet, C-7/95 P, EU:C:1998:256, 21. pont; 2024. január 11-i Planistat Europe és Charlot kontra Bizottság ítélet, C-363/22 P, EU:C:2024:20, 50. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

57 Ezzel szemben kizárólag a Törvényszék rendelkezik hatáskörrel a releváns tények megállapítására és értékelésére, valamint a bizonyítékok értékelésére. Amennyiben ugyanis e bizonyítékok megszerzése szabályszerűen történt, valamint az általános jogelveket és a bizonyítási teherre és a bizonyításfelvételre vonatkozó eljárási szabályokat tiszteletben tartották, kizárólag a Törvényszék feladata annak mérlegelése, hogy a hozzá benyújtott bizonyítékoknak milyen bizonyító erőt kell tulajdonítani. E tények és bizonyítékok értékelése tehát – az elferdítésük esetét kivéve – nem minősül olyan jogkérdésnek, amelyet mint ilyet fellebbezés keretében a Bíróságnak felül kellene vizsgálnia (1998. május 28-i Deere kontra Bizottság ítélet, C-7/95 P, EU:C:1998:256, 22. pont; 2021. március 18-i Pometon kontra Bizottság ítélet, C-440/19 P, EU:C:2021:214, 50. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

58 A jelen ügyben a Martinair lényegében azt állítja, hogy az importált áruk árára gyakorolt hatás kizárólag a szállítmányozók és a feladók által hozott azon önálló és feltételezett döntéstől függtek, hogy a vitatott kartellből eredő többletköltséget az ügyfeleikre hárítják át, és hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos verseny az EGT-n kívüli helyi piacokon alakult ki, ami akadályát képezi annak, hogy a jelen ügyben megállapítsák azon hatások fennállását, amelyekre a Bizottság a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása céljából támaszkodhatott.

59 A Martinair ezzel a Törvényszék által a megtámadott ítélet 139–142. pontjában tett megállapításokat vitatja. Márpedig a Törvényszék e pontokban a vitatott határozat (14), (17) és (70) preambulumbekezdéséből, valamint a felek által azon pervezető intézkedésekre adott válaszokból következő tények ismertetésére és értékelésére szorítkozott, amelyeket kizárólag annak vizsgálatára irányulóan fogadott el, hogy az importált áruk árára gyakorolt hatás, amelyet a Bizottság a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazását lehetővé tévő indokként vett figyelembe, bizonyítható-e anélkül, hogy e hatások bármilyen jogi minősítését elvégezte volna. Amint ugyanis többek között a megtámadott ítélet 143. pontjából következik, a Törvényszék csak ezt követően vizsgálta meg, hogy e hatás a jelen ítélet 51. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében vett „minősített hatások” fogalma alá tartozhat-e.

60 Meg kell tehát állapítani, hogy ezzel az érveléssel a KLM valójában a Törvényszék által e 139–142. pontban kifejtett és értékelt tények újbóli értékelésére kéri a Bíróságot, ami a jelen ítélet 57. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően, mivel nem hivatkoztak e tények elferdítésére, nem tartozik a Bíróság fellebbezésekkel kapcsolatos hatáskörébe. Következésképpen az említett érvelést mint elfogadhatatlant el kell utasítani.

61 Egyébiránt, mivel az ugyanezen, a jelen ítélet 46–48. pontjában kifejtett érveléssel a KLM e hatásoknak az ezen ítélet 51. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében vett jelentős és közvetlen jellegét is meg kívánja kérdőjelezni, meg kell állapítani, hogy azt a kérdést, hogy az importált áruk árára gyakorolt hatás rendelkezett-e többek között az ezen ítélkezési gyakorlat által megkövetelt jelentős és közvetlen jelleggel, a Törvényszék a megtámadott ítélet 164–174., illetve 175–183. pontjában vizsgálta meg.

62 Ami az importált áruk árára gyakorolt hatás jelentős jellegét illeti, a Martinair ugyanakkor annak állítására szorítkozik, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy ítélte meg, hogy a „mindenesetre nem jelentős” hatások elegendőek a minősített hatások fennállásának megállapításához.

63 Márpedig az EUMSZ 256. cikk (1) bekezdésének második albekezdése, a Bíróság alapokmánya 58. cikkének első bekezdése, valamint az Európai Unió Bírósága eljárási szabályzata 168. cikke (1) bekezdésének d) pontja és 169. cikkének (2) bekezdése szerint a fellebbezésben pontosan meg kell jelölni a Törvényszék azon határozatának kifogásolt részeit, amelynek megsemmisítését kérik, valamint a kérelmet konkrétan alátámasztó jogi érveket, ellenkező esetben a fellebbezés vagy az érintett jogalap elfogadhatatlannak minősül. Így a fellebbezés azon elemei, amelyek nem tartalmaznak egyetlen olyan érvet sem, amely kifejezetten a megtámadott ítéletben szereplő téves jogalkalmazás azonosítására irányul, nem felelnek meg e követelménynek, és azokat mint elfogadhatatlanokat el kell utasítani (2024. október 4-i Ferriere Nord kontra Bizottság ítélet, C-31/23 P, EU:C:2024:851, 51. és 52. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

64 Meg kell tehát állapítani, hogy az ilyen általános állítás nem felel meg e követelményeknek. Következésképpen a Martinair érvelését, amennyiben az az importált áruk árára gyakorolt hatás jelentős jellegének Törvényszék általi értékelésére vonatkozik, mint elfogadhatatlant el kell utasítani.

65 Az importált áruk árára gyakorolt hatás közvetlen jellegét illetően a Törvényszék először is a megtámadott ítélet 175–178. pontjában ismertette azon jogi kritériumokat, amelyek alapján értékelni fogja, hogy a jelen ügyben ez a jelleg megállapítható-e. E tekintetben többek között rámutatott arra, hogy a szállítmányozók közreműködése önmagában nem szakíthatta meg a vitatott magatartás és e hatás közötti okozati láncolatot, és így nem foszthatta meg azt közvetlen jellegétől, mivel az a piac rendes működésének megfelelően objektíven következett a szóban forgó kartellből, és az ennélfogva nem szakította meg ezt a láncolatot, hanem annak folytatását képezte.

66 Ezt követően ezen ítélet 179–182. pontjában elutasította a Martinair által az importált áruk árára gyakorolt hatás közvetlen jellegének vitatása érdekében elé terjesztett érveket.

67 Így az említett ítélet 179. pontjában elutasította a Martinair azon érvelését, amely szerint konkrét valószínűsítő körülmények állnak fenn arra vonatkozóan, hogy a szállítmányozók által a szóban forgó időszakban a feladóknak kiszámlázott árak legalább egy része azon versenyellenes magatartások eredménye volt, amelyek miatt a Bizottság szankcionálta a szállítmányozókat. E tekintetben rámutatott arra, hogy a Martinair nem bizonyította, és még csak nem is hivatkozott

arra, hogy e magatartások keretében a szállítmányozók jogellenesen egyeztettek annak érdekében, hogy a feladókra hárítsák azon többletköltségeket, amelyeket viselniük kellett, és azt sem bizonyította, hogy az említett magatartások alkalmasak voltak annak megakadályozására, hogy a szállítmányozók e többletköltséget továbbhárítsák a feladókra.

68 Ugyanezen ítélet 180. pontjában a Törvényszék megállapította, hogy a Martinair egyrészt nem támasztotta alá azon érvét, amely szerint a szállítmányozók által a feladóknak kiszámlázott pótdíjak szintje meghaladta azon pótdíjak szintjét, amelyeket e szállítmányozók az eljárás alá vont fuvarozóknak fizettek, másrészt pedig nem fejtette ki, hogy a szállítmányozók miért nem tudták egyszerre áthárítani az egységes és folyamatos jogsértésből eredő többletköltségeket a feladókra, és miért nem tudtak ez utóbbiak felé az általuk az eljárás alá vont fuvarozóknak fizetendőnél magasabb összegű pótdíjakat kiszámlázni.

69 Ebből a megtámadott ítélet 181. pontjában azt a következtetést vonta le, hogy nem állapítható meg, hogy a többletköltségeknek az EGT-ben letelepedett feladókra való előre látható áthárítása olyan versenyellenes magatartásokból ered, amelyek miatt a Bizottság szankcionálta a szállítmányozókat, és hogy az felróható vagy idegen a piac rendes működésétől.

70 Ezen ítélet 182. pontjában a Törvényszék elutasította a KLM-nek a szállítmányozók által gyakorolt „vásárlóerőre” alapított érvét is, azzal az indokkal, hogy a KLM nem bizonyította, és még csak nem is fejtette ki, hogy ezen érv mennyiben volt alkalmas arra, hogy megszakítsa a vitatott magatartás és az importált áruk árára gyakorolt hatás bekövetkezése közötti okozati láncolatot.

71 Végül a megtámadott ítélet 183. pontjában ezen információkból azt a következtetést vonta le, hogy az importált áruk árára gyakorolt hatás a megkövetelt közvetlen jelleggel rendelkezett.

72 Márpedig egyrészt a Törvényszék nem alkalmazta tévesen a jogot, amikor a megtámadott ítélet 175–178. pontjában úgy ítélte meg, hogy harmadik személyek, mint például a szállítmányozók közreműködése jellegénél fogva nem fosztja meg a vitatott magatartás hatásait azok közvetlen jellegétől, mivel e közreműködés a piac rendes működésének megfelelően objektíven következik a szóban forgó kartellből.

73 Ezt a következtetést a Martinair által hivatkozott, 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítéletből (C-413/14 P, EU:C:2017:632) eredő ítélkezési gyakorlat sem vonja kétségbe.

74 Ezen ítéletből ugyanis nem következik, hogy csak azok a versenyre gyakorolt hatások alkalmasak arra, hogy megfeleljenek az annak megállapításához megkövetelt közvetlenség feltételének, hogy valamely versenyellenes magatartás megfelel a minősített hatásokon alapuló kritériumnak, amelyek kizárólag az EUMSZ 101. cikk vagy az EUMSZ 102. cikk szerinti jogsértés miatt eljárás alá vont vállalkozás magatartásának szándékos eredményei.

75 Ezenkívül az említett ítéletből nem tűnik ki, hogy a Bíróság ebben az ítéletben a hatások közvetlen jellegének olyan meghatározását fogadta volna el, amely kizárólag a világpiacra érvényes, ami kizárja az olyan esetet, amely a Martinair szerint a jelen ügyben is fennáll, amelyben több helyi piacról van szó.

76 Másrészt, amennyiben a Martinair azt állítja, hogy a jelen ügy körülményei között a pótdíjak áthárítása olyan döntéstől függött, amely független volt a szállítmányozóktól és a feladóktól, valójában arra kéri a Bíróságot, hogy végezze el a Törvényszék által a megtámadott ítélet

179–182. pontjában kifejtett és értékelt tények újbóli értékelését, anélkül hogy azok elferdítésére hivatkozna. A jelen ítélet 57. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatra tekintettel ezen érvet tehát mint elfogadhatatlant el kell utasítani.

77 A fentiekből az következik, hogy a Martinairnek a jelen ítélet 46–48. pontjában kifejtett érvelését, amennyiben azt a jelen ítélet 58–60., 62–64. és 76. pontjában kifejtett indokok alapján nem kell elfogadhatatlannak minősíteni, mint megalapozatlant el kell utasítani.

78 Harmadszor emlékeztetni kell arra, hogy a Bíróság alapokmánya 53. cikkének első bekezdésével összefüggésben értelmezett 36. cikke értelmében őt terhelő indokolási kötelezettség alapján a Törvényszék köteles világosan és egyértelműen, oly módon megfogalmazni az általa követett okfejtést, hogy az érdekeltek megismerhessék a meghozott határozat indokait, a Bíróság pedig gyakorolhassa felülvizsgálati jogkörét (2013. április 11-i Mindo kontra Bizottság ítélet, C-652/11 P, EU:C:2013:229, 29. pont; 2024. szeptember 26-i Covestro Deutschland és Németország kontra Bizottság ítélet, C-790/21 P és C-791/21 P, EU:C:2024:792, 113. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

79 E kötelezettség azonban nem írja elő a Törvényszékkel szemben, hogy olyan magyarázatot adjon, amely egyenként és kimerítően követi a jogvitában részt vevő felek által előadott összes érvet. Az indokolás így lehet hallgatólagos is, feltéve hogy lehetővé teszi az érdekeltek számára, hogy megismerjék azon indokokat, amelyeken a Törvényszék ítélete alapul, illetve a Bíróság számára, hogy elegendő információval rendelkezzen ahhoz, hogy a fellebbezés keretein belül gyakorolni tudja felülvizsgálati jogkörét (2004. január 7-i Aalborg Portland és társai kontra Bizottság ítélet, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P és C-219/00 P, EU:C:2004:6, 372. pont; 2024. szeptember 26-i Covestro Deutschland és Németország kontra Bizottság ítélet, C-790/21 P és C-791/21 P, EU:C:2024:792, 114. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

80 Arra is emlékeztetni kell, hogy az említett indokolási kötelezettség olyan lényeges eljárási szabálynak minősül, amelyet külön kell választani az indokolás megalapozottságának kérdésétől, amely a vitatott jogi aktus érdemi jogszerűségére vonatkozik (1998. április 2-i Bizottság kontra Sytraval és Brink's France ítélet, C-367/95 P, EU:C:1998:154, 67. pont; 2024. október 4-i UPL Europe és Indofil Industries [Netherlands] kontra Bizottság ítélet, C-262/23 P, EU:C:2024:862, 134. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

81 Márpedig a Martinair azáltal, hogy azt állítja, hogy a Törvényszék megsértette indokolási kötelezettségét, amikor számos feltételezett, spekulatív, tehát nem ellenőrizhető hatásra támaszkodott, ahelyett, hogy bizonyította volna az EGT-vel való elégséges és közvetlen kapcsolat fennállását, valójában a megtámadott ítélet 139–143. pontjában kifejtett indokok megalapozottságát vitatja. Ez az állítás tehát nem alapozhat meg arra alapított kifogást, hogy a Törvényszék megsértette az indokolási kötelezettségét.

82 A fentiekből az következik, hogy az egyetlen jogalap első részét mint részben elfogadhatatlant, részben pedig megalapozatlant el kell utasítani.

A bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó magatartások valószínű hatásaira vonatkozó második részről

A felek érvei

83 A Martinair a minősített hatásokon alapuló kritérium megállapítása során figyelembe veendő hatásokat illetően arra hivatkozik, hogy a magatartás versenyre gyakorolt hatásainak előreláthatóságára, jelentőségére és közvetlenségére vonatkozó követelményekhez hozzáadódik az ilyen hatások valószínűségének követelménye. Ez a valószínűségi követelmény szigorúbb, mint önmagában az, hogy a szóban forgó magatartás „alkalmas legyen arra”, hogy hatást fejtsen ki az EGT-ben. Ahhoz, hogy a Bizottság érvényesíthesse joghatóságát, nemcsak azt követeli meg, hogy lehetséges legyen, hanem azt is, hogy inkább valószínű, mint valószínűtlen legyen, hogy a hatások az EGT-n belül jelentkeznek.

84 E tekintetben elsősorban a Törvényszék megsértette indokolási kötelezettségét, tévesen alkalmazta a jogot, és megsértette az EUMSZ 101. cikket, amikor a megtámadott ítélet 128–132. pontjában megállapította, hogy a szóban forgó jogsértés „cél általi” jogsértésnek minősítése feleslegessé teszi a hatások EGT-n belüli bekövetkezésének valószínűségére vonatkozó értékelést. A Törvényszék tehát ezen ítélet 133. pontjában tévesen utasította el a Martinair e tekintetben előadott érvelését.

85 Abból a körülményből, hogy valamely magatartástípus általában a verseny korlátozására irányul, nem vonható le az a következtetés, hogy az automatikusan korlátozza a versenyt a belső piacon. Kétségtelen, hogy nem az EGT-ben kifejtett tényleges hatások fennállásának bizonyításáról van szó. Ugyanakkor a Bizottság joghatóságának megállapítása érdekében az EGT-n kívül tanúsított magatartás tekintetében a minősített hatásokon alapuló kritérium alapján a Bizottságnak bizonyítania kell annak valószínűségét, hogy e magatartás hatást gyakorol az EGT-ben, aminek elemzését a Bizottság a vitatott határozatban elmulasztotta, és amit a Törvényszék sem vizsgált meg. A Törvényszék azt megelőzően állapította meg, hogy a szóban forgó magatartás a belső piacon belüli verseny korlátozására irányult, hogy figyelembe vette volna azt a körülményt, hogy azt az EGT-n kívül fogadták el és hajtották végre. Mivel a Martinair nem ellenőrizte sem a szállítmányozók által a feladók tekintetében alkalmazott árakat, sem pedig az EGT-ben a fogyasztóknak kiszámlázott árakat, „belépő magatartásának” nem lehetett célja az EGT-n belüli verseny korlátozása.

86 Ha megalapozott lenne a Törvényszék azon állítása, amely szerint valamely versenykorlátozás „cél általi” korlátozásnak minősítése magában foglalja a belső piacra gyakorolt valószínű hatások fennállását, az EUMSZ 101. cikk minden összejátszásra irányuló magatartásra alkalmazandó lenne, függetlenül attól, hogy arra hol került sor, hogy azt végrehajtják-e, vagy hogy az hatásokat vált-e ki. Az EUMSZ 101. cikk ilyen értelmezése nem lehet helyes, és egyébiránt sérti a nemzetközi jog általános elveit.

87 Másodsorban, a Törvényszék tévesen mulasztotta el azon, a megtámadott határozatban vélelmezett feltételezések valószínűségének értékelését, amelyek megalapozzák a Bizottságnak az EGT-n belüli közvetett hatásokra vonatkozó következtetését.

88 A megtámadott ítélet 141. pontjában a Törvényszék megállapította, hogy bármilyen mértékben is hárítják tovább a szállítmányozók a szolgáltatáscsomagjaik árában a vitatott kartellből eredő esetleges többletköltséget, e hatások az EGT-n belül is bekövetkezhetnek. Márpedig a Bizottság nem vizsgálta meg a Törvényszék által felvetett hatásokat, és nem vette figyelembe az e

feltételezések hallgatólagos analitikus és ténybeli feltételeit sem, amit még csak nem is vitat. Először is, nem vizsgálta meg, hogy a vitatott magatartás a légi közlekedési szolgáltatások árának emelkedéséhez vezetett-e az EGT-n kívüli piacokon. Másodszor, még ha be is bizonyosodna a versenyre gyakorolt hatás fennállása, a Bizottság nem bizonyította, és még csak nem is vizsgálta meg, hogy a szállítmányozók által viselt összköltség növekedéséről van-e szó, és amennyiben igen, milyen mértékűek voltak e hatások vagy áremelések. Harmadszor, még ha feltételezzük is, hogy a szállítmányozók költségei növekedtek, a Bizottság nem vette figyelembe, és még csak nem is ellenőrizte annak eshetőségét, hogy a szállítmányozók e magasabb költségeket áthárították az ügyfeleikre, azaz az EGT-n kívüli feladókra. Negyedszer, még ha feltételezzük is, hogy sor került a költségek ilyen áthárítására, amely költségek végeredményben hipotetikusak és valószínűleg jelentéktelenek, a Bizottság nem vizsgálta meg, hogy a feladók ennek következtében emelték-e az áraikat. A nemzeti bíróságok előtt folyamatban lévő polgári jogi kártérítési keresetek keretében az EGT-n kívüli és EGT-n belüli feladók és szállítmányozók egyébként azt állítják, hogy nem hárították át a vitatott magatartásból esetlegesen eredő „többletköltségeket”.

89 A fogyasztók által az EGT-n belül viselt többletköltségek valószínűségére és mértékére vonatkozó vizsgálat hiánya hipotetikussá és spekulatívvá teszi azokat a hatásokat, amelyekre a Bizottság a joghatóságát fogalmilag alapozza. Nem bizonyított, hogy egyrészt a bejövő árufuvarozással összefüggő magatartás milyen mértékben eredményezte a szállítmányozók felé kiszámlázott árufuvarozási szolgáltatások összárának emelkedését, másrészt pedig ezen emelések a feladóknak felszámított magasabb árakban nyilvánultak meg, és azokat továbbhárították azon fogyasztókra, akik az EGT-ben importált árukat vásárolnak. Márpedig gondos értékelés nélkül nem feltételezhető, hogy az *upstream* árak emelkedése közvetlenül a *downstream* árak növekedésében nyilvánul meg.

90 A Bizottság által hivatkozott és a Törvényszék által fenntartás nélkül elfogadott hatások tehát pusztán hipotetikusak vagy mindenesetre csekély jelentőségűek, és nem kellően valószínűek ahhoz, hogy minősített hatásokat váltsanak ki. A Törvényszék következtetései a szállítmányozók általi áthárítás feltételezésén, valamint a feladók általi továbbhárítás vélelmén alapulnak, anélkül hogy e feltételezések bármelyikének valószínűségét alátámasztanák, annak ellenére, hogy jelentős számú bizonyíték kérdőjelezi meg azok valószínűségét. A Törvényszék azáltal, hogy úgy ítélte meg, hogy az EGT-n belüli magatartás valószínű hatásai spekulatív kritériumok és értékelések alapján megállapíthatók, megsértette az indokolási kötelezettségét, mindenesetre pedig tévesen alkalmazta a jogot, és megsértette az EUMSZ 101. cikket.

91 A Bizottság arra hivatkozik, hogy ez a rész részben elfogadhatatlan, részben pedig megalapozatlan.

A Bíróság álláspontja

92 Először is hangsúlyozni kell, hogy a jelen ítélet 51. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy a Martinair által hivatkozott, a minősített hatások „valószínűségére” vonatkozó feltétel nem különbözik az e hatások előreláthatóságára vonatkozó feltételtől, mivel ezen ítélkezési gyakorlat értelmében elegendő a magatartás által a versenyre gyakorolt valószínű hatásokat figyelembe venni ahhoz, hogy az előreláthatóság követelményére vonatkozó feltétel teljesüljön. Ebből következően a Martinair tévesen állítja, hogy a valószínűség követelménye olyan kritérium, amely hozzáadódik az előreláthatóság, a jelentőség és az közvetlenség követelményéhez. Ebből következően a Martinair nem kifogásolhatja eredményesen azt, hogy a Törvényszék – amint az a jelen ítélet 83. pontjában kifejtésre került – elmulasztotta megvizsgálni az importált áruk árára gyakorolt hatás valószínű jellegét, miközben a megtámadott ítélet 144–163. pontjában a Törvényszék elemezte e hatás előre látható jellegét.

93 Másodszor meg kell állapítani, hogy a megtámadott ítélet 128. pontjában a Törvényszék jelezte, hogy olyan magatartás esetén, amellyel kapcsolatban a Bizottság a jelen ügyhöz hasonlóan úgy ítélte meg, hogy az a belső piacon vagy az EGT-n belül fennálló verseny tekintetében olyan károssági fokot mutat, hogy az az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke értelmében vett „cél általi” versenykorlátozásnak minősíthető, a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása nem követelheti meg a konkrét hatások olyan bizonyítását, mint amelyet valamely magatartás e rendelkezések értelmében vett „hatás általi” versenykorlátozásnak minősítése feltételez.

94 Hasonlóképpen, a Törvényszék ezen ítélet 132. pontjában rámutatott arra, hogy a minősített hatásokon alapuló kritériumnak a Martinair által javasolt olyan értelmezése, hogy az a vitatott magatartás konkrét hatásainak bizonyítását még akkor is megköveteli, ha „cél általi” versenykorlátozásról van szó, olyan feltételtől tenné függővé az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke megsértésének megállapítására és szankcionálására vonatkozó bizottsági joghatóságot, amelynek e rendelkezések szövegében nincs alapja.

95 A Törvényszék az említett ítélet 133. pontjában azt a következtetést vonta le, hogy a Martinair egyrészt nem kifogásolhatja érvényesen, hogy a Bizottság hibát követett el annak megállapításakor, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium teljesül, holott ezen intézmény a vitatott határozat (917), (1190) és (1277) preambulumbekezdésében jelezte, hogy a vitatott magatartás versenyellenes céljára tekintettel nem köteles e magatartás versenyellenes hatásait értékelni, másrészt pedig a Martinair e preambulumbekezdésekből nem vonhatja le azt a következtetést sem, hogy a Bizottság e kritérium alkalmazása céljából egyáltalán nem elemezte az említett magatartás által a belső piacon vagy az EGT-n belül kiváltott hatásokat.

96 Mindazonáltal, amint arra e 133. pontban másodsorban kifejtett indokok már rámutatnak, ezen, a Martinair által vitatott pontokból nem lehet arra következtetni, hogy a Törvényszék úgy ítélte volna meg, hogy a szóban forgó jogsértés „cél általi” jogsértésnek minősítése feleslegessé tesz minden olyan, a hatások EGT-n belüli esetleges bekövetkezésére vonatkozó értékelést, amely lehetővé teszi annak megállapítását, hogy a Bizottság joghatósággal rendelkezik arra, hogy az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét az EGT-n kívül tanúsított magatartásokra alkalmazza.

97 A megtámadott ítélet 124–142. pontjának együttes olvasatából ugyanis kitűnik, hogy az említett vitatott pontokban a Törvényszék kizárólag a Martinair által elé terjesztett, ezen ítélet 107. és 108. pontjában összefoglalt érvelés elutasításával foglalkozott. Így e pontokban kifejtette azokat az indokokat, amelyek miatt a Martinair tévesen állította, hogy a Bizottság által a vitatott határozat (917) preambulumbekezdésében arra vonatkozóan tett utalás, hogy egyáltalán nem értékelte a szóban forgó versenyellenes magatartások versenyellenes hatásait, azt jelenti, hogy a Bizottság e magatartások jellege miatt nem értékelte, hogy azok olyan hatást gyakoroltak-e az Unión vagy az EGT-n belüli versenyre, amely lehetővé teszi annak megállapítását, hogy a minősített hatások kritériumára tekintettel joghatósággal rendelkezik arra, hogy az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra alkalmazza.

98 Márpedig egyrészt a Törvényszék nem alkalmazta tévesen a jogot, amikor lényegében azt a választ adta, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium, amely a Bizottság területen kívüli joghatóságának megállapítását szolgálja, különbözik attól a kérdéstől, hogy a vitatott kartell az EUMSZ 101. cikk és az EGT-Megállapodás 53. cikke értelmében vett versenykorlátozásnak minősíthető-e. Amint arra a főtanácsnok is rámutatott az indítványának 42. pontjában, a minősített hatásokon alapuló kritérium, amely a nemzetközi közjogra tekintettel az Unió és az

EGT versenyszabályainak a Bizottság általi extraterritoriális alkalmazására vonatkozó joghatóság alapjául szolgálhat, nem esik egybe az Unió vagy az EGT belső piacán belüli, cél általi vagy hatás általi versenykorlátozásra vonatkozó anyagi jogi kritériummal, amely utóbbi kritériumtól a Bizottság arra vonatkozó joghatósága függ, hogy e versenyszabályok megsértését az uniós jog alapján megállapítsa és szankcionálja.

99 Másrészt a Törvényszék annak eldöntésére irányuló elemzését, hogy a Bizottság helyesen vélte-e úgy, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium a jelen ügyben teljesül, a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó, önmagában figyelembe vett összehangolást illetően a megtámadott ítélet 144–184. pontja, az egészében figyelembe vett egységes és folyamatos jogsértést illetően pedig ezen ítélet 185–196. pontja mutatja be.

100 E körülmények között a KLM tévesen értelmezi a megtámadott ítéletet, amikor azt állítja, hogy a Törvényszék megsértette az indokolási kötelezettségét, tévesen alkalmazta a jogot, és megsértette az EUMSZ 101. cikket, amikor úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó jogsértés „cél általi” jogsértésnek minősítése feleslegessé teszi a hatások EGT-n belüli esetleges bekövetkezésének annak érdekében való értékelését, hogy megállapítsa a Bizottság joghatóságát a bejövő árufuvarozási szolgáltatások tekintetében. Következésképpen a jelen ítélet 84–86. pontjában kifejtett érvelést mint megalapozatlant el kell utasítani.

101 Harmadszor, ami a jelen ítélet 87–90. pontjában kifejtett érvelést illeti, mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy amennyiben abban a Martinair arra hivatkozik, hogy a vitatott határozat hiányos, ez az érvelés nem a megtámadott ítélet, hanem a vitatott határozat ellen irányul. Ennélfogva ezen érvelést e tekintetben mint elfogadhatatlant el kell utasítani (lásd analógia útján: 2023. június 29-i TUIfly kontra Bizottság ítélet, C-763/21 P, EU:C:2023:528, 53. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

102 Ezt követően meg kell állapítani, hogy ellentétben azzal, amit a Martinair által előadott érvelés sugall, a Törvényszék azon elemzése, amelyet a Bizottság által levont következtetések alapjául szolgáló feltételezésekkel kapcsolatban a vitatott kartell EGT-n belüli minősített hatásaira vonatkozóan végzett, nem korlátozódik kizárólag a megtámadott ítélet 141. pontjában tett megállapításra, hanem az annak 124–142. pontjában szerepel. Márpedig ezek a pontok éppen arra a kérdésre vonatkoznak, hogy a feladók által esetlegesen viselendő többletköltség és az EGT-be importált áruk ebből eredő drágulása a vitatott magatartás által kiváltott azon hatások közé tartozik-e, amelyekre a Bizottság a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása céljából támaszkodott. Ezenkívül ezen ítélet 144–184. pontjában a Törvényszék a Martinair által elé terjesztett érvelésre tekintettel elemezte, hogy e hatás a megkövetelt előre látható, jelentős és közvetlen jelleget ölt-e.

103 Mindemellett, ami konkrétan a megtámadott ítélet 141. pontját illeti, emlékeztetni kell arra, hogy abban a Törvényszék az ezen ítélet előző pontjaiban tett megállapításokból azt a következtetést vonta le, hogy bármilyen mértékben is hárítják tovább a szállítmányozók a szolgáltatáscsomagjaik árában a vitatott kartellből eredő esetleges többletköltséget, az egységes és folyamatos jogsértés, amennyiben az a bejövő útvonalakat érinti, többek között a szállítmányozók által az említett feladók ügyfélkörének megszerzése érdekében folytatott versenyre gyakorolhat hatást, és ebből következően a az importált áruk árára gyakorolt hatás a belső piacon vagy az EGT-n belül valósulhat meg.

104 Márpedig a Martinair lényegében azzal érvelve, hogy e 141. pont téves, és e tekintetben a jelen ítélet 88–90. pontjában kifejtett érvekre hivatkozva valójában ismét a Törvényszék azon értékelését kívánja megkérdőjelezni, amely szerint a Bizottság egyrészt a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazása céljából megalapozottan vette figyelembe az importált áruk árára gyakorolt hatást, másrészt pedig a megkövetelt módon bizonyította, hogy e hatás rendelkezik az ahhoz szükséges jellemzőkkel, hogy többek között jelentősnek és közvetlennek lehessen tekinteni. Ennélfogva ez az érvelés nem különbözik a fellebbezése egyetlen jogalapja első részének alátámasztására előadott érveléstől. Márpedig annak elemzéséből az következik, hogy a Martinair nem tudta bizonyítani, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor úgy ítélte meg, hogy a Bizottság megalapozottan vette figyelembe e célból ezen hatást.

105 Végül, még ha feltételezzük is, hogy annak állításával, hogy a Törvényszék elmulasztotta értékelni az importált áruk árára gyakorolt hatás valószínűségét, a Martinair valójában azt állítja, hogy a Törvényszék nem értékelte e hatás előreláthatóságát, elegendő rámutatni arra, hogy a Törvényszék a megtámadott ítélet 144–163. pontjában elemezte azt a kérdést, hogy e hatás a jelen ítélet 51. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében megkövetelt előre látható jellegű-e a minősített hatásokon alapuló kritérium alkalmazásához, amely pontokat a jelen rész nem érinti.

106 A fentiekből az következik, hogy az egyetlen jogalap második részét mint részben elfogadhatatlant, részben pedig megalapozatlant el kell utasítani.

Az indokolás megváltoztatására és a bizonyítási teher jogellenes megfordítására vonatkozó harmadik részről

A felek érvei

107 A Martinair rámutat arra, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium átfogó értékelésére kizárólag a vitatott határozat (1045) preambulumbekezdésében került sor. Ugyanakkor a Törvényszék a megtámadott ítélet 101–197. pontjában erősítette meg, hogy teljesül e kritérium, és e pontokban olyan bizonyítékokon és érveken alapuló érvelést fejtett ki, amelyeket a Bizottság sem a vitatott határozatban, sem a Törvényszék előtti eljárásban nem terjesztett elő. Márpedig a Törvényszéknek egyáltalán nincs lehetősége arra, hogy pótolja a felülvizsgálata alá tartozó jogi aktus indokolásának hiányosságait, vagy hogy e jogi aktus kibocsátójának indokolását a saját indokolásával helyettesítse.

108 E tekintetben először is a megtámadott ítélet 144–163. pontjában a Törvényszék olyan megállapításra támaszkodva értékeli annak előreláthatóságát, hogy a belépő szolgáltatások árainak állítólagos előzetes rögzítését a feladott áruk *downstream* piacára hárítják át, amelynek a Bizottság részéről való megtételére sem a vitatott határozatban, sem pedig az előtte folyamatban lévő eljárás során nem került sor. Különösen az a körülmény, hogy e határozat megállapítja, hogy az árufuvarozási szolgáltatások költségei inputköltségek, nem egyenértékű annak kijelentésével, hogy az árufuvarozási szolgáltatások árai „olyan változó költségek, amelyek hatással vannak a határköltségekre”. Ebből következően a megtámadott ítélet 156. pontjában a Törvényszék a saját indokolásával helyettesítette a Bizottság indokolását.

109 Ezenkívül a Törvényszék elutasította azt az érvet, amely szerint a vízágyhatás kiszámíthatatlanná teszi a többletköltségek továbbhárítását, miközben a Bizottság kifejezetten megtagadta e hatás vizsgálatát. A Törvényszék azonban figyelmen kívül hagyta az elemzés e hiányát, és az említett

hatás bizonyításának terhét a Martinairre hárította, miközben a Bizottságnak kellett volna az előre látható hatások alapján megállapítania joghatóságát. Ez utóbbinak kellett volna tehát bizonyítania, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások költségei átháríthatók az EGT fogyasztóira. Az, hogy a Martinair úgy döntött, hogy egy gazdasági tanulmányt nyújt be, nincs hatással e kötelezettségre.

110 Másodszor, a megtámadott ítélet 164–174. pontjában a Törvényszék úgy ítélte meg, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások árának állítólagos rögzítése jelentős hatásokkal jár az EGT-ben, és hogy e megállapítást a jogsértés olyan jellemzői indokolják, mint annak időtartama, terjedelme és jellege. Márpedig a Bizottság e jellemzők egyikét sem mutatta be annak érdekében, hogy igazolja a bejövő árufuvarozási szolgáltatások árainak áthárításával az EGT-n belüli versenyre gyakorolt hatások jelentős jellegét.

111 Ráadásul nem nyert bizonyítást a Törvényszéknek a megtámadott ítélet 172. pontjában szereplő azon megállapítása, amely szerint az árufuvarozási szolgáltatások ára, és így az érintett pótdíjak a szállított áruk költségének olyan jelentős elemét képezték, amely hatással van azok értékesítésére. A jelen ítélet előző pontjában hivatkozott, a vitatott határozatban említett jellemzők nem a bejövő árufuvarozási szolgáltatások áraival az EGT-ben kiváltott hatásokra, hanem azon egységes és folyamatos jogsértésre vonatkoznak, amely a külföldre irányuló áruszállítás útján közvetlen hatást gyakorol az EGT-ben. E határozat nem tartalmaz semmilyen megállapítást az EGT-n belüli bejövő árufuvarozási szolgáltatásokat érintő hatás jelentős jellegére vonatkozóan, és e magatartás állítólagos hatására vonatkozóan nem említ egyetlen olyan bizonyítékot sem, amely lehetővé tenné a Törvényszék számára, hogy alátámassza azt, amit e 172. pontban állít. A pótdíjaknak az árufuvarozási szolgáltatások teljes árához viszonyított aránya e tekintetben nem releváns, és az iratok egyike sem állapít meg kapcsolatot a pótdíjak és az importált áruk költsége között. A Törvényszék az említett 172. pontban szereplő megállapítás érdekében tehát ténylegesen a saját indokolásával helyettesítette a Bizottság nem létező érvelését.

112 Harmadszor, a megtámadott ítélet 175–183. pontjában a Törvényszék arra a következtetésre jutott, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások árának állítólagos rögzítése közvetlen hatásokkal járt az EGT-ben, annak ellenére, hogy az értéklánc különböző szakaszaiban olyan független szereplők működnek közre, akiknek maguknak kell dönteniük ezen árak áthárításáról. Márpedig, amint az az első rész keretében már kifejtésre került, a Bizottság a vitatott határozatban nem bizonyította az okozati láncolat fennállását, hanem közvetett hatásokat alapozott spekulatív és ellenőrizhetetlen feltételezésekre. A hatások állítólagos közvetlenségére vonatkozó bizonyítékok, továbbá a vitatott határozatban az ilyen közvetlen jelleg említése hiányában a Törvényszék következtetése nem megalapozott.

113 A Bizottság arra hivatkozik, hogy ez a rész megalapozatlan.

A Bíróság álláspontja

114 Az ítélkezési gyakorlatból kétségtelenül kitűnik, hogy az EUMSZ 263. cikkben foglalt jogszerűségi vizsgálat a Bizottság által az EUMSZ 101. cikk és az EUMSZ 102. cikk alkalmazására vonatkozó eljárásban hozott határozatok valamennyi elemére kiterjed, amelyeket a Törvényszék mind jogi, mind pedig ténybeli szempontból alapos felülvizsgálatnak vet alá a fellebbező által felhozott jogalapok fényében, és az általa bemutatott bizonyítékok összességére tekintettel. Ugyanakkor e vizsgálat keretében az uniós bíróságok semmiképpen nem helyettesíthetik a szóban forgó jogi aktus kibocsátójának indokolását a saját indokolásukkal (2024. július 4-i Westfälische Drahtindustrie és Pampus Industriebeteiligungen kontra Bizottság ítélet, C-70/23 P, EU:C:2024:580, 38. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

115 A Törvényszék tehát nem pótolhatja a saját indokolásával a megtámadott jogi aktus indokolásában fennálló hiányosságot, amely folytán a vizsgálata az ezen aktusban szereplő egyetlen értékeléshez sem kapcsolódna (2013. július 18-i UEFA kontra Bizottság ítélet, C-201/11 P, EU:C:2013:519, 65. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

116 Ha azonban a Törvényszék az előtte hivatkozott érvelés megválaszolására és a megtámadott jogi aktus indokolásának ily módon történő kifejtésére szorítkozik, nem tekinthető úgy, hogy a Törvényszék e jogi aktus kibocsátójának indokolását a saját indokolásával helyettesíti (lásd ebben az értelemben: 2014. június 12-i Deltafina kontra Bizottság ítélet, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, 56. pont; 2023. november 23-i Ryanair kontra Bizottság ítélet, C-209/21 P, EU:C:2023:905, 49. pont).

117 A jelen ügyben emlékeztetni kell arra, hogy – amint az a jelen ítélet 53. pontjában már megállapításra került – az első indok, amelyre a Bizottság a vitatott határozat (1045) preambulumbekezdésében azon megállapításának alátámasztása érdekében támaszkodott, miszerint a minősített hatásokon alapuló kritérium a jelen ügyben teljesült, az importált áruk árára gyakorolt hatásra vonatkozik.

118 E tekintetben először is a megtámadott ítélet 144–163. pontja ellen irányuló kifogásokat illetően, amelyekben a Törvényszék az e hatás előreláthatóságára vonatkozó feltételt értékelte, mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy e pontokban a Törvényszék a vitatott határozat (14), (17), (70), (846), (879), (899), (909), (1031), (1045), (1199) és (1208) preambulumbekezdésére hivatkozott, megválaszolva a Martinair által azon állításának alátámasztása érdekében elé terjesztett érvelést, amely szerint e feltétel a jelen ügyben nem teljesült. A Törvényszék tehát a megtámadott ítélet 163. pontjában a vitatott határozat preambulumbekezdéseinek együttes olvasata és a Martinair által elé terjesztett érvelés értékelése alapján vonta le azt a következtetését, amely szerint a Bizottság megfelelően bizonyította, hogy az említett hatás a megkövetelt előre látható jelleggel rendelkezik.

119 Továbbá, ami a megtámadott ítéletnek a Martinair által kifejezetten említett 156. pontját illeti, abban a Törvényszék kétségtelenül megállapította, hogy az árufuvarozási szolgáltatások ára inputot képez a szállítmányozók számára, és hogy olyan változó költségről van szó, amelynek emelkedése főszabály szerint azzal a hatással jár, hogy növeli azt a határköltséget, amelyre tekintettel a szállítmányozók meghatározzák saját áraikat. Ugyanakkor a Törvényszék e megállapítást kifejezetten a vitatott határozat (14) és (70) preambulumbekezdésére alapította, és az „ebből következően” kifejezés használatával egyértelműen rögzítette, hogy az említett megállapítás nem e preambulumbekezdések szövegének változatlan átvételéből állt, hanem a vitatott határozat e szövegrészeinek saját maga által elvégzett értelmezéséből következett. Márpedig a Martinair nem állítja, hogy ezen értelmezéssel a Törvényszék elferdítette volna ezt a határozatot. A Törvényszék tehát e pontban a vitatott határozat indokolásának kifejtésére szorítkozott oly módon, hogy az e határozatban szereplő elemekből levont bizonyos következtetéseket.

120 Végül meg kell állapítani, hogy – amint azt a Martinair állítja – a Bizottságnak kell bizonyítania, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium teljesül, következésképpen pedig neki kell bizonyítania, hogy az érintett magatartások előre látható, közvetlen és jelentős hatásokkal járnak az Unióban vagy – mint a jelen ügyben – az EGT-ben. A Törvényszék ugyanakkor nem sértette meg a bizonyítási teher e szabályát, amikor elutasította a Martinair azon érvét, amely szerint a vízágyhatás kiszámíthatatlanná teszi a többletköltségek továbbhárítását, még akkor sem, ha a Bizottság kifejezetten megtagadta e hatás vizsgálatát.

121 E tekintetben a Törvényszék, miután a megtámadott ítélet 144. és 145. pontjában kifejtette az előreláthatóság ezen követelményének terjedelmét, a Törvényszék ezen ítélet 149. pontjában megállapította, hogy – hacsak nem tekintjük úgy, hogy az üzemanyagpótdíj és a biztonsági pótdíj emelését a kellően valószínű vízágyhatás eredményeként ellensúlyozza a díjak és más pótdíjak megfelelő csökkenése – az ilyen emelés főszabály szerint alkalmas arra, hogy a bejövő árufuvarozási szolgáltatások teljes árának emelkedését eredményezze. A Törvényszék kétségtelenül hozzátette, hogy a Martinair nem bizonyította, hogy a vízágyhatás annyira valószínű, hogy az importált áruk árára gyakorolt hatást előre nem láthatóvá tette. E megállapítást azonban az említett ítélet 146–148. pontjában, valamint 149. pontjának első mondatában olyan elemzés előzi meg, amelynek végén a Törvényszék a vitatott határozat (846), (909), (1199), (1208) preambulumbekezdésében szereplő, ugyanezen ítélet 146. és 147. pontjában összefoglalt elemek alapján azt a következtetést vonta le, hogy az eljárás alá vont fuvarozók számára előre látható volt, hogy az üzemanyagpótdíj és a biztonsági pótdíj horizontális rögzítése, valamint a jutalékfizetés megtagadása a bejövő árufuvarozási szolgáltatások teljes árának emelkedését fogja eredményezni.

122 Így a Törvényszék előbb megállapította, hogy a Bizottság a vitatott határozatban megfelelően bizonyította az ilyen emelkedés előre látható jellegét, és csak ezt követően vizsgálta meg azt, hogy a Martinair, amely e tekintetben a vitatott határozat jogellenességére hivatkozott, előterjesztett-e olyan bizonyítékokat, amelyek lehetővé teszik e megállapítás megdöntését. Mivel a Martinair e célból egy gazdasági jelentésre támaszkodott, és a vízágyhatás fennállására hivatkozott, a Törvényszék a megtámadott ítélet 151. pontjában megállapította, hogy e gazdasági jelentésben az árufuvarozási ágazat működésére vonatkozó feltételezések alapján arra a következtetésre jutottak, hogy elméletileg „valószínű”, hogy a jelen ügyben ilyen hatás jelentkezik, ezen ítélet 152. pontjában azonban a Törvényszék rögzítette, hogy az említett gazdasági jelentés homályos és általános állításokon túl nem tartalmazott semmilyen olyan konkrét adatot, amely alkalmas lett volna e következtetés alátámasztására.

123 Márpedig az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottságra hárul azon bizonyítékok előterjesztése, amelyek alkalmasak a versenyjogi jogsértést megvalósító tényállás fennállásának a jogilag megkövetelt módon történő bizonyítására. Ezzel szemben az ilyen jogsértés megállapításával szemben védekezésül felhozott jogalapra hivatkozó vállalkozásnak kell bizonyítania, hogy e védekezési jogalapnak helyt kell adni. Azonban, még ha a bizonyítási teher ezen elvek szerint vagy a Bizottságra, vagy pedig az érintett vállalkozásra hárul is, az egyik fél által hivatkozott tényállási elemek olyan jellegűek lehetnek, hogy a másik felet magyarázatra vagy igazolásra kötelezhetik, amelynek hiányában megállapítható, hogy a bizonyítási teherre vonatkozó szabályoknak eleget tettek (lásd ebben az értelemben: 2023. december 21-i Royal Antwerp Football Club ítélet, C-680/21, EU:C:2023:1010, 120. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

124 A bizonyításfelvétel általános szabályain alapuló ezen ítélkezési gyakorlat átültethető arra a helyzetre, amelyben a Bizottságnak az Unió vagy az EGT területén kívül tanúsított magatartások tekintetében fennálló joghatóságát kell bizonyítania.

125 Ebből az következik, hogy mivel a Törvényszék előzetesen megállapította, hogy a Bizottság megfelelően bizonyította a szóban forgó áremelés előre látható jellegét, nem lehet úgy tekinteni, hogy a Törvényszék a jelen ítélet 122. pontjában kifejtettek szerint eljárva jogellenesen megfordította volna a bizonyítási terhet.

126 Egyébiránt, amennyiben a Martinair az általa hivatkozott gazdasági jelentésre vonatkozóan a megtámadott ítélet 150–152. pontjában szereplő értékelést kívánja megkérdőjelezni, elegendő megállapítani, hogy az ilyen érvelés a jelen ítélet 57. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően elfogadhatatlan, mivel a Martinair nem állítja, hogy a Törvényszék elferdítette e jelentés tartalmát.

127 A fentiekből az következik, hogy a jelen ítélet 108. és 109. pontjában kifejtett érvelést mint részben elfogadhatatlant, részben pedig megalapozatlant el kell utasítani.

128 Másodszor, ami a megtámadott ítélet 164–174. pontja ellen irányuló kifogásokat illeti, amelyek a Törvényszéknek az importált áruk árára gyakorolt hatás jelentős jellegére vonatkozó értékelését tartalmazzák, meg kell állapítani egyrészt, hogy ezen ítélet 167. pontjában a Törvényszék a vitatott határozat (1146), (1215) és (1217) preambulumbekezdésére hivatkozva megállapította, hogy az egységes és folyamatos jogsértés időtartama 21 hónap volt az Unió – harmadik ország útvonalak tekintetében, és 8 hónap az EGT Unión kívüli része – harmadik ország útvonalak tekintetében. Megállapította továbbá, hogy a Lufthansa Cargo és a Swiss International Air Lines kivételével ez volt az eljárás alá vont valamennyi fuvarozó részvételének időtartama is.

129 Az említett ítélet 168. pontjában a Törvényszék hozzátette, hogy a vitatott határozat e pontban hivatkozott (889) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az üzemanyagpótdíj és a biztonsági pótdíj általánosan alkalmazandó intézkedések voltak, amelyek nem egy útvonalra vonatkoztak, és amelyek célja az volt, hogy azokat világszinten valamennyi útvonalon alkalmazzák, beleértve az EGT-be irányuló útvonalakat is. Az ugyanezen ítélet 169. pontjában a Törvényszék továbbá hozzátette, hogy a vitatott határozat (1030) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy az egységes és folyamatos jogsértés célja az eljárás alá vont fuvarozók közötti verseny korlátozása volt, különösen az EGT – harmadik ország útvonalakon, és hogy annak (1208) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy a különböző árösszetevők rögzítése a verseny egyik legsúlyosabb korlátozását jelenti, és következésképpen úgy ítélte meg, hogy az egységes és folyamatos jogsértés a jelen ítélet 34. pontjában hivatkozott iránymutatásban előírt „legmagasabb szintű” súlyossági együttható alkalmazását indokolja.

130 Nem bizonyított tehát, hogy az importált áruk árára gyakorolt hatás jelentős jellegének megállapítása érdekében a Törvényszék a vitatott kartell olyan jellemzőire támaszkodott, amelyek nem szerepeltek a vitatott határozatban. Az a körülmény, hogy a Bizottság nem hivatkozott kifejezetten a megtámadott ítélet 164–174. pontjában említett elemekre e határozat azon részében, amely a joghatóságának megállapítására vonatkozott, a jelen ítélet 115. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatra tekintettel nem cáfolhatja meg ezt a megállapítást. Ezen ítélkezési gyakorlat ugyanis csak azt követeli meg, hogy a Törvényszék vizsgálata a felülvizsgálata alá tartozó jogi aktusban szereplő értékelésekhez kapcsolódjon. Ezenkívül, amint az a megtámadott ítélet 117. és 134. pontjából kitűnik, a vitatott határozat (1045) preambulumbekezdésének első mondata – még ha tömören is – tartalmazta azon elemeket, amelyek lehetővé tették a Törvényszék számára annak vizsgálatát, hogy a Bizottság a minősített hatásokon alapuló kritériumra tekintettel bizonyította-e a területen kívüli joghatóságát. Ugyanis ezek azok a tényezők, amelyek e határozatnak a többek között a megtámadott ítélet 167–169. pontjában hivatkozott más preambulumbekezdéseivel együtt értelmezve lehetővé tették a Törvényszék számára annak vizsgálatát, hogy a Bizottság ténylegesen bizonyította-e az ilyen hatások fennállását, és különösen azok előre látható jellegét.

131 Másrészt, amennyiben a Martinair kifejezetten a megtámadott ítélet 172. pontjában szereplő megállapítást vitatja, elegendő rámutatni arra, hogy e pont, amely egyébként a vitatott határozat (1031) preambulumbekezdésén alapul, a Törvényszék által az ezen ítélet 170. és 171. pontjában elvégzett elemzést zárja le, és hogy ezt az elemzést – amint arra a Törvényszék e 170. pontban rámutatott – a teljesség kedvéért folytatták le. Márpedig, mivel az említett ítélet 164–169. pontja elegendő azon következtetés alátámasztásához, amelyre a Törvényszék az ítélet 174. pontjában jutott, és amely szerint a Bizottság megfelelően bizonyította, hogy az importált áruk árára gyakorolt hatás a megkövetelt jelentős jelleget mutatja, ezt az érvelést mint hatástalant el kell utasítani. Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint ugyanis a Törvényszék valamely határozatában mellékesen kifejtett indokok ellen irányuló kifogások nem vezethetnek e határozat hatályon kívül helyezéséhez, és ezért hatástalanok (2002. október 15-i Limburgse Vinyl Maatschappij és társai kontra Bizottság ítélet, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P–C-252/99 P és C-254/99 P, EU:C:2002:582, 537. pont; 2024. október 4-i thyssenkrupp kontra Bizottság ítélet, C-581/22 P, EU:C:2024:821, 263. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

132 Következésképpen a jelen ítélet 110. és 111. pontjában kifejtett érvelést mint részben megalapozatlant, részben pedig hatástalant el kell utasítani.

133 Harmadszor, ami a megtámadott ítélet azon 175–183. pontjára vonatkozó kifogást illeti, amelyben a Törvényszék azt értékelte, hogy a Bizottság megfelelően bizonyította-e az importált áruk árára gyakorolt hatás közvetlen jellegét, elegendő megállapítani, hogy e kifogás lényegében azon az előfeltevésen alapul, amely szerint a Martinair egyetlen jogalapjának első részében bizonyította, hogy a Bizottság a minősített hatásokra vonatkozó megállapítását spekulatív és ellenőrizhetetlen feltételezésekre alapította. Márpedig a jelen ítélet 51–82. pontjából kitűnik, hogy ez az előfeltevés nem megalapozott. Következésképpen az említett kifogás szintén megalapozatlan.

134 A fentiek összességéből az következik, hogy az egyetlen jogalap harmadik részét mint részben elfogadhatatlant, részben hatástalant, részben pedig megalapozatlant el kell utasítani.

Az egységes és folyamatos jogsértésre mint a Bizottság joghatóságának alapjára vonatkozó negyedik részről

A felek érvei

135 A Martinair arra hivatkozik, hogy a Törvényszék tévesen alkalmazta a jogot, amikor a megtámadott ítélet 186. és 188. pontjában megállapította, hogy a Bizottságnak az EUMSZ 101. cikk bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra való alkalmazására vonatkozó joghatósága megállapítható az egységes és folyamatos jogsértés egészének hatásai alapján, ideértve e jogsértés azon elkülönülő elemének hatásait is, amelyet közvetlenül az EGT-n belüli piacokon hajtottak végre.

136 Az „egységes és folyamatos jogsértés” fogalma olyan eljárási szabály, amelynek célja a versenyhatóságok bizonyítási terheinek enyhítése, lehetővé téve számukra, hogy összegyűjtsék az olyan jogsértésre vonatkozó bizonyítékokat, amely hosszú ideig tartott, és amely különböző, átfogó rendszert alkotó magatartásokat ötvöz. Ugyanakkor nem terjesztheti ki az EUM-Szerződés hatályát, ellenkező esetben ugyanis a Bizottság joghatósága minden olyan magatartásra kiterjedne, amely egy átfogó sémába illeszkedik, függetlenül attól, hogy e magatartásra hol kerül sor vagy az

milyen hatásokkal jár. Mindenekelőtt bizonyítani kell, hogy bizonyos magatartások az EUMSZ 101. cikk területi joghatósága alá tartoznak. Csak ezt követően bizonyítható, hogy e magatartások egységes és folyamatos jogsértés részét képezik.

137 A 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet (C-413/14 P, EU:C:2017:632) 57. pontjára vonatkozóan a Törvényszék által a megtámadott ítélet 193. pontjában történő hivatkozás nem teszi lehetővé az egységes és folyamatos jogsértés egészének fennállására vonatkozó kritérium relevanciájának alátámasztását annak bizonyítása érdekében, hogy teljesül a minősített hatásokon alapuló kritérium, mivel az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyben szóban forgó magatartás és piac nem hasonlítható össze a jelen ügyben szóban forgó magatartással és piaccal.

138 A Bizottság arra hivatkozik, hogy ez a rész nem megalapozott.

A Bíróság álláspontja

139 Amint az többek között a megtámadott ítélet 81. pontjából kitűnik, a Martinair a Törvényszék előtt a Bizottság arra vonatkozó joghatóságának vitatására szorítkozott, hogy az EUMSZ 101. cikket és az EGT-Megállapodás 53. cikkét alkalmazza a vitatott magatartásra annyiban, amennyiben az a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozott.

140 A Törvényszék e tekintetben a megtámadott ítélet 184. pontjában arra a következtetésre jutott, hogy a Bizottság megalapozottan állapította meg, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium a bejövő árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó, önmagában figyelembe vett összehangolást illetően teljesül, így a Bizottságnak az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének a vitatott magatartásra való alkalmazására vonatkozó joghatósága – amennyiben azt vitatták – bizonyítást nyert. Ebből következően a Törvényszék a megtámadott ítélet 185–196. pontjában a teljesség kedvéért vizsgálta meg azt, hogy a Bizottság az EUMSZ 101. cikknek és az EGT-Megállapodás 53. cikkének a vitatott magatartásra való alkalmazására vonatkozó joghatósága alátámasztása érdekében a vitatott határozat (1046) preambulumbekezdésében azt is megalapozottan állapította-e meg, hogy a minősített hatásokon alapuló kritérium az egészében figyelembe vett egységes és folyamatos jogsértés hatásaira tekintettel is teljesül.

141 Ezenkívül, amint az az egyetlen fellebbezési jogalap első három részének elemzéséből következik, a Törvényszék nem alkalmazta tévesen a jogot, és az indokolást sem változtatta meg akkor, amikor a megtámadott ítélet 184. pontjában így határozott.

142 E körülmények között meg kell állapítani, hogy az egyetlen jogalap e negyedik része a megtámadott ítélet indokolásának mellékes részére vonatkozik. Következésképpen azt a jelen ítélet 131. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően mint hatástalant el kell utasítani.

143 Mivel a Martinair által a fellebbezésének alátámasztása érdekében felhozott egyetlen jogalap egyik részének sem lehet helyt adni, e jogalapot, következésképpen pedig a fellebbezés egészét el kell utasítani.

A költségekről

144 Az eljárási szabályzat 184. cikkének (2) bekezdése alapján, ha a fellebbezés megalapozatlan, a Bíróság határoz a költségekről.

145 Ezen eljárási szabályzat 138. cikkének (1) bekezdése értelmében – amely az említett eljárási szabályzat 184. cikkének (1) bekezdése szerint a fellebbezési eljárásban is alkalmazandó – a Bíróság a pervesztes felet kötelezi a költségek viselésére, ha a pernyertes fél ezt kérte.

146 A Martinairt, mivel pervesztes lett, a Bizottság kérelmének megfelelően kötelezni kell a saját költségein felül a Bizottság részéről felmerült költségek viselésére.

A fenti indokok alapján a Bíróság (ötödik tanács) a következőképpen határozott:

1) A Bíróság a fellebbezést elutasítja.

2) A Bíróság a Martinair Holland NV-t kötelezi a költségek viselésére.

Aláírások