Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (piata komora)

z 26. februára 2026*

„Odvolanie – Hospodárska súťaž – Kartely – Trh nákladnej leteckej dopravy – Rozhodnutie Európskej komisie, ktorým sa konštatuje porušenie článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave – Koordinácia prvkov ceny za služby nákladnej leteckej dopravy (palivová prirážka, bezpečnostná prirážka, odmietnutie platiť provízie z prirážok) – Prichádzajúce služby nákladnej dopravy – Územná právomoc Komisie – Kvalifikované účinky“

Vo veci C-386/22 P,

ktorej predmetom je odvolanie podľa článku 56 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie, podané 13. júna 2022,

Martinair Holland NV, so sídlom v Haarlemmermeeri (Holandsko), v zastúpení: F. Brouwer a R. Wesseling, advocaten,

odvolateľka,

ďalšia účastníčka konania:

Európska komisia, v zastúpení: A. Dawes a C. Zois, splnomocnení zástupcovia, za právnej pomoci B. Doherty, BL,

žalovaná v prvostupňovom konaní,

SÚDNY DVOR (piata komora),

v zložení: predseda štvrtej komory I. Jarukaitis (spravodajca), vykonávajúci funkciu predsedu piatej komory, sudcovia E. Regan a D. Gratsias,

generálny advokát: A. Rantos,

tajomník: R. Stefanova-Kamiševa, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní 19. apríla 2024,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 5. septembra 2024,

vyhlásil tento

* Jazyk konania: angličtina.

Rozsudok

1 Svojím odvolaním spoločnosť Martinair Holland NV (ďalej len „Martinair“) navrhuje zrušenie rozsudku Všeobecného súdu Európskej únie z 30. marca 2022, Martinair Holland/Komisia (T-323/17, ďalej len „napadnutý rozsudok“, EU:T:2022:174), ktorým Všeobecný súd zamietol jej žalobu, ktorou sa domáhala v prvom rade zrušenia rozhodnutia Komisie C(2017) 1742 final zo 17. marca 2017 týkajúceho sa konania podľa článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave (vec AT.39258 – Nákladná letecká doprava) v rozsahu, v akom sa jej týka, a subsidiárne čiastočného zrušenia tohto rozhodnutia.

Právny rámec

Dohoda o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom

2 Dohoda medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave, podpísaná v Luxemburgu 21. júna 1999 a schválená v mene Európskeho spoločenstva rozhodnutím Rady a Komisie 2002/309/ES, Euratom v prípade dohody o vedeckej a technologickej spolupráci zo 4. apríla 2002 o uzavretí siedmich dohôd so Švajčiarskou konfederáciou (Ú. v. ES L 114, 2002, s. 1; Mim. vyd. 11/041, s. 89) (ďalej len „dohoda o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom“), nadobudla platnosť 1. júna 2002. Články 8 a 9 tejto dohody zodpovedajú *mutatis mutandis* článkom 101 a 102 ZFEÚ.

3 Podľa článku 11 uvedenej dohody:

„1. Orgány spoločenstva uplatňujú článok 8 a 9… v súlade s právnymi predpismi spoločenstva uvedenými v prílohe, pričom sa zohľadní potreba úzkej spolupráce medzi orgánmi spoločenstva a švajčiarskymi orgánmi.

2. Švajčiarske úrady rozhodujú podľa článku 8 a 9 o prijateľnosti všetkých dohôd, rozhodnutí a dohodnutých postupov… vzhľadom na trasy medzi Švajčiarskom a tretími krajinami.“

Zmluva o FEÚ

4 Článok 101 ods. 1 ZFEÚ stanovuje:

„Nasledujúce sa zakazuje ako nezlučiteľné s vnútorným trhom: všetky dohody medzi podnikmi, rozhodnutia združení podnikov a zosúladené postupy, ktoré môžu ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi a ktoré majú za cieľ alebo [účinok] vylučovanie, obmedzovanie alebo skresľovanie hospodárskej súťaže v rámci vnútorného trhu, najmä tie, ktoré:

a) priamo alebo nepriamo určujú nákupné alebo predajné ceny alebo iné obchodné podmienky;

b) obmedzujú alebo kontrolujú výrobu, odbyt, technický rozvoj alebo investície;

c) rozdeľujú trhy alebo zdroje zásobovania;

…“

Dohoda o EHP

5 Článok 53 Dohody o Európskom hospodárskom priestore z 2. mája 1992 (Ú. v. ES L 1, 1994, s. 3; Mim. vyd. 11/052, s. 3, ďalej len „Dohoda o EHP“) zodpovedá *mutatis mutandis* článku 101 ZFEÚ.

Okolnosti predchádzajúce sporu a sporné rozhodnutie

6 Okolnosti predchádzajúce sporu a sporné rozhodnutie, ako sú uvedené v bodoch 1 až 47 napadnutého rozsudku, možno pre potreby tohto konania zhrnúť takto.

7 Martinair je leteckou dopravnou spoločnosťou, ktorá pôsobí na trhu služieb leteckej nákladnej dopravy.

8 V odvetví nákladnej dopravy je preprava nákladu leteckou cestou zabezpečovaná leteckými spoločnosťami (ďalej len „dopravcovia“). Vo všeobecnosti dopravcovia poskytujú služby nákladnej dopravy špeditérom, ktorí organizujú prepravu týchto nákladov v mene odosielateľov. Ako protihodnotu títo špeditéri platia dopravcom cenu, ktorá sa skladá jednak z taríf vypočítaných za kilogram, a jednak z rôznych prirážok.

Správne konanie

9 Dňa 7. decembra 2005 bola Európskej komisii doručená žiadosť o oslobodenie od pokút na základe jej oznámenia o oslobodení od pokút a znížení pokút v prípadoch kartelov (Ú. v. ES C 45, 2002, s. 3; Mim. vyd. 08/002, s. 155), ktorú podala spoločnosť Deutsche Lufthansa AG a jej dve dcérske spoločnosti, Lufthansa Cargo AG a Swiss International Air Lines AG. Podľa tejto žiadosti existovali protisúťažné kontakty medzi viacerými dopravcami, ktoré sa týkali prvkov tvoriacich cenu služieb poskytovaných na trhu leteckej nákladnej dopravy, a to zavedenia tzv. „palivových“ a „bezpečnostných“ prirážok, ako aj odmietnutia týchto dopravcov platiť špeditérom províziu z prirážok (ďalej len „odmietnutie platiť provízie“).

10 V dňoch 14. a 15. februára 2006 Komisia vykonala neohlásené kontroly v priestoroch viacerých dopravcov.

11 V nadväznosti na tieto kontroly viacerí dopravcovia, vrátane spoločnosti Martinair, podali žiadosť o oslobodenie od pokút na základe oznámenia o oslobodení od pokút a znížení pokút v prípadoch kartelov, ktorá je uvedená v bode 9 tohto rozsudku.

12 Dňa 19. decembra 2007 Komisia zaslala oznámenie o výhradách 27 dopravcom, vrátane spoločnosti Martinair, ktorí následne predložili písomné pripomienky. Vypočutie sa konalo od 30. júna do 4. júla 2008.

Pôvodné rozhodnutie

13 Komisia prijala 9. novembra 2010 rozhodnutie K(2010) 7694 v konečnom znení týkajúce sa konania podľa článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave (vec COMP/39258 – Nákladná letecká doprava) (ďalej len „pôvodné rozhodnutie“). Toto rozhodnutie bolo určené 21 dopravcom, medzi ktorými bola aj Martinair.

14 Uvedené rozhodnutie vo svojom odôvodnení uvádzalo, že obvinení dopravcovia koordinovali svoje správanie v oblasti stanovenia cien za poskytovanie služieb nákladnej dopravy tým, že sa dohodli na palivovej prirážke, bezpečnostnej prirážke a odmietnutí platiť provízie, a podieľali sa tak na jedinom a pokračujúcom porušení článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom, ku ktorému dochádzalo na území Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP) a Švajčiarska.

Rozsudky zo 16. decembra 2015

15 Rozsudkom zo 16. decembra 2015, Martinair Holland/Komisia (T-67/11, EU:T:2015:984), Všeobecný súd zrušil pôvodné rozhodnutie v rozsahu, v akom sa týkalo spoločnosti Martinair. V dvanástich ďalších rozsudkoch z toho istého dňa Všeobecný súd tiež úplne alebo čiastočne zrušil toto rozhodnutie v rozsahu, v akom sa týkalo dvanástich ďalších dopravcov alebo skupín dopravcov.

16 Všeobecný súd dospel k záveru, že uvedené rozhodnutie je poznačené vadou odôvodnenia.

Sporné rozhodnutie

17 Dňa 20. mája 2016 Komisia zaslala dopravcom uvedeným v pôvodnom rozhodnutí, ktorí proti nemu podali žalobu na Všeobecný súd, list, v ktorom ich informovala o svojom úmysle znovu prijať rozhodnutie konštatujúce ich účasť na jedinom a pokračujúcom porušení článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom na všetkých spojeniach uvedených v tomto pôvodnom rozhodnutí. Na predloženie pripomienok im bola poskytnutá lehota jedného mesiaca. Všetci túto možnosť využili.

18 Dňa 17. marca 2017 Komisia prijala sporné rozhodnutie, ktoré bolo určené 19 dopravcom, vrátane spoločnosti Martinair.

19 V spornom rozhodnutí sa uvádza, že obvinení dopravcovia koordinovali svoje správanie v oblasti stanovenia cien za poskytovanie služieb nákladnej dopravy na celom svete prostredníctvom palivovej prirážky, bezpečnostnej prirážky a odmietnutia platiť provízie (ďalej len „sporný kartel“), čím sa dopustili jediného a pokračujúceho porušenia článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom.

20 V oddiele 4 tohto rozhodnutia, nazvanom „Opis skutkových okolností“, Komisia najmä uviedla, že vyšetrovanie odhalilo kartel celosvetového rozsahu založený na sieti dvojstranných a mnohostranných kontaktov medzi konkurentmi počas dlhého obdobia, týkajúcich sa správania, ktoré sa rozhodli, plánovali alebo zamýšľali prijať vo vzťahu k rôznym prvkom cien za služby nákladnej dopravy, uvedeným v predchádzajúcom bode. Komisia zdôraznila, že spoločným cieľom tejto siete kontaktov bolo koordinovať správanie konkurentov v oblasti stanovenia cien alebo znížiť neistotu, pokiaľ ide o ich cenovú politiku. Následne opísala kontakty týkajúce sa palivovej prirážky, bezpečnostnej prirážky a odmietnutia platiť provízie a posúdila skutkové dôkazy týkajúce sa jednak sporného kartelu ako celku a jednak každého z adresátov uvedeného rozhodnutia.

21 V oddiele 5 sporného rozhodnutia, nazvanom „Uplatňovanie relevantných pravidiel hospodárskej súťaže“, Komisia uplatnila článok 101 ZFEÚ na skutkové okolnosti prejednávanej veci, pričom spresnila, že odkazy na tento článok treba chápať aj ako odkazy na článok 53 Dohody o EHP a na článok 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom, keďže tieto ustanovenia sa uplatňujú *mutatis mutandis*, pokiaľ nie je stanovené inak.

22 V tejto súvislosti, pokiaľ ide o jej právomoc, Komisia preskúmala hranice svojej časovej a územnej právomoci na konštatovanie a sankcionovanie porušenia pravidiel hospodárskej súťaže v prejednávanej veci.

23 Na jednej strane v odôvodneniach 822 až 832 sporného rozhodnutia, ktoré tvoria pododdiel 5.2 tohto rozhodnutia, nazvaný „Právomoc Komisie“, Komisia v podstate uviedla, že najprv neuplatní článok 101 ZFEÚ na dohody a postupy predchádzajúce 1. máju 2004 týkajúce sa spojení medzi letiskami v Európskej únii a letiskami nachádzajúcimi sa mimo EHP (ďalej len „spojenia medzi Úniou a tretími krajinami“), následne článok 53 Dohody o EHP na dohody a postupy predchádzajúce 19. máju 2005, pokiaľ ide o spojenia medzi Úniou a tretími krajinami a spojenia medzi letiskami nachádzajúcimi sa v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP a ktoré nie sú členmi Únie, a letiskami nachádzajúcimi sa v tretích krajinách (ďalej len „spojenia medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami“ a spoločne so spojeniami medzi Úniou a tretími krajinami ďalej len „spojenia medzi EHP a tretími krajinami“) a nakoniec článok 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom na dohody a postupy predchádzajúce 1. júnu 2002, pokiaľ ide o spojenia medzi letiskami v Únii a letiskami nachádzajúcimi sa vo Švajčiarsku (ďalej len „spojenia medzi Úniou a Švajčiarskom“). V odôvodnení 832 uvedeného rozhodnutia spresnila, že toto rozhodnutie nemalo „žiadnu ambíciu na odhalenie akéhokoľvek porušenia článku 8 dohody [o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom] týkajúceho sa služieb nákladnej dopravy [medzi] Švajčiarskom [a] tretími krajinami“.

24 Na druhej strane v odôvodneniach 1036 až 1046 sporného rozhodnutia, ktoré tvoria pododdiel 5.3.8 tohto rozhodnutia, nazvaného „Uplatniteľnosť článku 101 [ZFEÚ] a článku 53 Dohody o EHP na prichádzajúce spojenia“ Komisia vysvetlila dôvody, pre ktoré odmietla tvrdenia viacerých obvinených dopravcov, podľa ktorých prekročila hranice svojej územnej právomoci podľa pravidiel medzinárodného práva verejného tým, že konštatovala a sankcionovala porušenie týchto dvoch ustanovení na spojeniach s odletom z tretích krajín a smerujúcich do EHP (ďalej len „prichádzajúce spojenia“, a pokiaľ ide o služby nákladnej dopravy ponúkané na týchto spojeniach „prichádzajúce služby nákladnej dopravy“).

25 Konkrétne v odôvodnení 1045 uvedeného rozhodnutia Komisia uviedla, že protisúťažné postupy, pokiaľ ide o prichádzajúce služby nákladnej dopravy, „môžu mať bezprostredné, podstatné a predvídateľné účinky v rámci Únie a EHP, keďže zvýšené náklady leteckej dopravy do EHP, a teda vyššie ceny dovážaného tovaru, môžu svojou povahou ovplyvniť spotrebiteľov v EHP“. Dodala, že v prejednávanej veci tieto postupy mohli mať takéto účinky aj na poskytovanie služieb leteckej nákladnej dopravy inými dopravcami v rámci EHP, medzi dopravnými uzlami („hubs“) v EHP používanými dopravcami z tretích krajín a cieľovými letiskami týchto zásielok v EHP, ktoré neboli obsluhované dopravcom z tretej krajiny.

26 Okrem toho v odôvodnení 1046 toho istého rozhodnutia Komisia uviedla, že sporný kartel bol „vykonávaný celosvetovo“, že dojednania týkajúce sa prichádzajúcich spojení boli neoddeliteľnou súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP a že jednotné uplatňovanie prirážok na celosvetovej úrovni bolo kľúčovým prvkom tohto kartelu.

27 Pododdiel 5.3 sporného rozhodnutia, ktorý sa v prejednávanej veci týka uplatnenia článku 101 ZFEÚ, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom, obsahuje odôvodnenia 833 až 1052 tohto rozhodnutia. Po prvé v odôvodnení 846 tohto rozhodnutia Komisia zastávala názor, že obvinení dopravcovia koordinovali svoje správanie alebo ovplyvňovali tvorbu cien, „čo v konečnom dôsledku v[iedlo] k stanoveniu cien vo vzťahu k“ palivovej prirážke, bezpečnostnej prirážke a plateniu provízie z prirážok špeditérom. V odôvodnení 861 uvedeného rozhodnutia Komisia konštatovala, že „všeobecný systém koordinácie určovania cien za služby nákladnej dopravy“, odhalený jej vyšetrovaním, svedčí o existencii „komplexného porušenia pozostávajúceho z rôznych činností, ktoré [bolo možné] kvalifikovať buď ako dohodu, alebo ako zosúladený postup, v rámci ktorých konkurenti vedome nahradili riziká hospodárskej súťaže praktickou spoluprácou medzi sebou“.

28 Po druhé v odôvodnení 869 sporného rozhodnutia Komisia uviedla, že „predmetné správanie predstav[ovalo] jediné a pokračujúce porušenie článku 101 [ZFEÚ]“, pričom v odôvodneniach 870 až 902 tohto rozhodnutia spresnila, že predmetné dojednania sledovali jediný protisúťažný cieľ, ktorým bolo narušiť hospodársku súťaž v odvetví nákladnej dopravy v rámci EHP, týkali sa poskytovania služieb nákladnej dopravy a stanovovania ich cien, ako aj tých istých podnikov, mali jedinú a nepretržitú povahu a týkali sa troch zložiek, a to palivovej prirážky, bezpečnostnej prirážky a odmietnutia platiť provízie. V tomto rámci Komisia v odôvodnení 881 tohto rozhodnutia uviedla, že Martinair sa podieľala na týchto troch zložkách.

29 Po tretie v odôvodnení 903 uvedeného rozhodnutia Komisia konštatovala, že cieľom predmetného protisúťažného správania bolo obmedziť hospodársku súťaž aspoň v rámci Únie, EHP a Švajčiarska. V odôvodnení 917 tohto rozhodnutia v podstate dodala, že preto nebolo potrebné zohľadniť konkrétne účinky tohto správania.

30 Po štvrté v odôvodneniach 972 až 1021 sporného rozhodnutia Komisia preskúmala právnu úpravu siedmich tretích krajín, o ktorých viacero obvinených dopravcov tvrdilo, že im ukladala povinnosť dohodnúť sa na prirážkach, čím bránili uplatňovaniu relevantných pravidiel hospodárskej súťaže. Komisia sa domnievala, že títo dopravcovia nepreukázali, že konali pod nátlakom týchto tretích krajín.

31 Po piate v odôvodneniach 1024 až 1035 napadnutého rozhodnutia Komisia dospela k záveru, že jediné a pokračujúce porušenie mohlo citeľne ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi, medzi zmluvnými stranami Dohody o EHP a medzi zmluvnými stranami dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom.

32 Oddiel 7 sporného rozhodnutia, nazvaný „Dĺžka trvania porušenia“, obsahuje odôvodnenia 1146 až 1169 tohto rozhodnutia. Ako teda vyplýva z odôvodnenia 1146 uvedeného rozhodnutia, Komisia konštatovala, že sporný kartel sa začal 7. decembra 1999 a trval až do 14. februára 2006. V tomto odôvodnení 1146 spresnila, že tento kartel porušoval:

– článok 101 ZFEÚ od 7. decembra 1999 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu medzi letiskami v Únii,

– článok 101 ZFEÚ od 1. mája 2004 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu na spojeniach medzi Úniou a tretími krajinami,

– článok 53 Dohody o EHP od 7. decembra 1999 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu medzi letiskami v rámci EHP,

– článok 53 Dohody o EHP od 19. mája 2005 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu na spojeniach medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami,

– článok 8 dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom od 1. júna 2002 do 14. februára 2006, pokiaľ ide o leteckú dopravu na spojeniach medzi Úniou a Švajčiarskom.

33 V odôvodnení 1169 toho istého rozhodnutia Komisia uviedla, že porušenie trvalo, pokiaľ ide o Martinair, od 22. januára 2001 do 14. februára 2006.

34 V oddiele 8 sporného rozhodnutia Komisia preskúmala nápravné opatrenia, ktoré sa majú prijať, a pokuty, ktoré sa majú uložiť, pričom odkázala na usmernenia k metóde stanovenia pokút uložených podľa článku 23 ods. 2 písm. a) nariadenia (ES) č. 1/2003 (Ú. v. EÚ C 210, 2006, s. 2).

35 Články 1, 3 a 4 výroku sporného rozhodnutia znejú takto:

„Článok 1

Nasledujúce podniky sa tým, že koordinovali svoje správanie v oblasti stanovenia cien za poskytovanie služieb nákladnej dopravy na celom svete, pokiaľ ide o palivovú prirážku, [bezpečnostnú prirážku] a platenie provízie z prirážok, dopustili nasledujúceho jediného a pokračujúceho porušenia článku 101 [ZFEÚ], článku 53 [dohody o EHP] a článku 8 [dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom], pokiaľ ide o nasledujúce spojenia a počas nasledujúcich období.

1) Nasledujúce podniky porušili článok 101 [ZFEÚ] a článok 53 Dohody o EHP, pokiaľ ide o spojenia medzi letiskami nachádzajúcimi sa vo vnútri EHP počas týchto období:

…

n) [Martinair] od 22. januára 2001 do 14. februára 2006;

…

2) Nasledujúce podniky porušili článok 101 [ZFEÚ], pokiaľ ide o [spojenia medzi Úniou a tretími krajinami] počas týchto období:

…

n) [Martinair] od 1. mája 2004 do 14. februára 2006;

…

3) Nasledujúce podniky porušili článok 53 Dohody o EHP, pokiaľ ide o [spojenia medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami] počas týchto období:

…

n) [Martinair] od 19. mája 2005 do 14. februára 2006;

…

4) Nasledujúce podniky porušili článok 8 [dohody o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom], pokiaľ ide o [spojenia medzi Úniou a Švajčiarskom] počas týchto období:

…

n) [Martinair] od 1. júna 2002 do 14. februára 2006;

…

Článok 3

Za jediné a pokračujúce porušenie uvedené v článku 1 tohto rozhodnutia… sa ukladajú tieto pokuty::

…

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

…

Článok 4

Podniky uvedené v článku 1 okamžite ukončia jediné a pokračujúce porušenie uvedené v predmetnom článku, pokiaľ tak ešte neurobili.

Taktiež sa zdržia akéhokoľvek konania alebo správania s rovnakým alebo podobným cieľom alebo účinkom.“

Konanie na Všeobecnom súde a napadnutý rozsudok

36 Návrhom podaným do kancelárie Všeobecného súdu 29. mája 2017 Martinair podala žalobu, ktorou sa domáhala v prvom rade zrušenia celého sporného rozhodnutia v rozsahu, v akom sa jej týka, subsidiárne zrušenia článku 1 ods. 2 písm. n) a článku 1 ods. 3 písm. n) tohto rozhodnutia v rozsahu, v akom ju Komisia považovala za zodpovednú za porušenie na prichádzajúcich spojeniach, ako aj zrušenia článku 1 ods. 1 písm. n), článku 1 ods. 2 písm. n), článku 1 ods. 3 písm. n) a článku 1 ods. 4 písm. n) uvedeného rozhodnutia v rozsahu, v akom Komisia konštatovala, že jediné a pokračujúce porušenie zahŕňa aj odmietnutie platiť provízie.

37 Na podporu tejto žaloby Martinair uviedla tri žalobné dôvody.

38 Druhý z týchto žalobných dôvodov bol založený na nedostatku právomoci Komisie uplatňovať článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na prichádzajúce služby leteckej dopravy. Všeobecný súd okrem toho *ex offo* uviedol žalobný dôvod založený na nedostatku právomoci Komisie vzhľadom na dohodu o leteckej doprave medzi ES a Švajčiarskom konštatovať a sankcionovať porušenie článku 53 Dohody o EHP v prípade spojení medzi letiskami nachádzajúcimi sa v krajinách, ktoré sú zmluvnými stranami Dohody o EHP a nie sú členmi Únie, a letiskami nachádzajúcimi sa vo Švajčiarsku.

39 Rozhodnutím z 1. júla 2019 bola na účely ústnej časti konania táto vec spojená s vecou T-325/17, KLM/Komisia.

40 Napadnutým rozsudkom Všeobecný súd zamietol všetky tieto žalobné dôvody, vrátane žalobného dôvodu, ktorý uviedol *ex offo*. V rámci posledného uvedeného žalobného dôvodu však Všeobecný súd konštatoval, že Komisia pripustila, že pri stanovovaní výšky pokút „nedopatrením“ zahrnula do hodnoty predaja obrat, ktorý niektorí obvinení dopravcovia dosiahli počas dotknutého obdobia na posledných uvedených spojeniach, pričom zastáva názor, že to malo vplyv len na príjmy, ktoré sa mali zohľadniť na účely výpočtu základnej sumy týchto pokút.

Návrhy účastníčok odvolacieho konania

41 Martinair svojím odvolaním navrhuje, aby Súdny dvor:

– zrušil napadnutý rozsudok v rozsahu, v akom sa v ňom konštatuje, že Komisia má právomoc uplatniť článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na prichádzajúce služby nákladnej dopravy na spojeniach medzi EHP a tretími krajinami,

– zrušil sporné rozhodnutie v celom rozsahu alebo subsidiárne zrušil toto rozhodnutie v rozsahu, v akom sa v ňom konštatuje, že Martinair porušila článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP, pokiaľ ide o prichádzajúce služby nákladnej dopravy na spojeniach medzi EHP a tretími krajinami, a

– v každom prípade uložil Komisii povinnosť nahradiť trovy konania vrátane trov konania, ktoré vznikli spoločnosti Martinair v konaní pred Všeobecným súdom.

42 Komisia navrhuje, aby Súdny dvor:

– zamietol odvolanie a uložil spoločnosti Martinair povinnosť nahradiť trovy konania,

– subsidiárne, ak Súdny dvor vyhovie odvolaniu, vrátil vec Všeobecnému súdu a rozhodol, že o trovách konania sa rozhodne neskôr.

O odvolaní

43 Na podporu svojho odvolania Martinair uvádza jediný odvolací dôvod, v ktorom tvrdí, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia a porušil svoju povinnosť odôvodnenia, keď dospel k záveru, že prichádzajúce služby nákladnej dopravy patria do pôsobnosti článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP.

44 Tento odvolací dôvod obsahuje štyri časti. V prvej časti Martinair tvrdí, že Všeobecný súd porušil svoju povinnosť odôvodnenia, dopustil sa nesprávneho právneho posúdenia a porušil vyššie uvedené ustanovenia, keď konštatoval, že prichádzajúce služby nákladnej dopravy majú v EHP také relevantné účinky, že zakladajú právomoc Komisie. V druhej časti tvrdí, že Všeobecný súd sa dopustil rovnakých porušení a rovnakého nesprávneho právneho posúdenia, keď rozhodol, že postupy týkajúce sa prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy majú v EHP pravdepodobné účinky. V tretej časti tvrdí, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia tým, že nahradil odôvodnenie Komisie svojím odôvodnením a protiprávne obrátil dôkazné bremeno, a následne dospel k záveru, že postupy týkajúce sa prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy majú v EHP kvalifikované účinky. Vo štvrtej časti tvrdí, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho

právneho posúdenia a porušil uvedené ustanovenia, keď dospel k záveru, že skutočnosť, že ide o jediné a pokračujúce porušenie, môže rozšíriť právomoc Komisie na konania, ku ktorým došlo mimo EHP.

O prvej časti týkajúcej sa existencie relevantných účinkov v EHP umožňujúcich založiť právomoc Komisie vo vzťahu k prichádzajúcim službám nákladnej dopravy

Argumentácia účastníčok konania

45 Martinair tvrdí, že na preukázanie existencie dostatočne úzkej väzby na EHP – napriek konštatovaniu uvedenému v bode 139 napadnutého rozsudku, podľa ktorého takmer všetky predaje prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy sa uskutočňujú mimo EHP – Všeobecný súd v bode 141 tohto rozsudku uviedol predpoklad, že dotknuté prirážky môžu mať vplyv nielen na celkovú cenu fakturovanú špeditérom, ale aj na sekundárnej úrovni ovplyvniť ceny, ktoré špeditéri účtujú za svoje služby svojim zákazníkom, za predpokladu, že do ceny ich balíkov služieb prenesú prípadné dodatočné náklady vyplývajúce z predmetného kartelu. V bode 142 uvedeného rozsudku z toho vyvodil, že zvýšenie týchto cien môže mať vplyv aj na tarify, ktoré odosielatelia, ktorí nakupujú služby od špeditérov, uplatňujú na tovar odoslaný konečným zákazníkom v EHP.

46 Takéto účinky však nie sú preukázané ani dostatočne relevantné na to, aby vyvolali kvalifikované účinky v zmysle rozsudku zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia (C-413/14 P, EU:C:2017:632). Tieto účinky totiž závisia od predpokladaného autonómneho rozhodnutia špeditérov a odosielateľov preniesť dodatočné náklady na svojich zákazníkov bez toho, aby od spoločnosti Martinair dostali akýkoľvek podnet na prijatie akéhokoľvek správania v rámci EHP. Naopak, vo veci, v ktorej bol vydaný tento rozsudok, boli vplyvy na hospodársku súťaž zamýšľaným výsledkom výlučne správania spoločnosti Intel Corporation Inc. Okrem toho v prejednávanej veci nejde o celosvetový trh, ale o viacero miestnych trhov, a hospodárska súťaž v oblasti prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy sa neuskutočňovala v rámci EHP.

47 Okrem toho účinky spočívajúce v zdražení tovaru dovážaného do EHP, aj keby boli pravdepodobné, tiež nie sú bezprostredné, a preto nie sú dostatočne spojené so správaním mimo EHP, aby bolo možné preukázať dostatočnú väzbu na EHP. Podľa prístupu Všeobecného súdu by akékoľvek správanie prijaté mimo EHP v hodnotovom reťazci celosvetového rozmeru mohlo mať účinok v rámci EHP. Taký extenzívny výklad kritéria, ktorý sa opiera o kvalifikované účinky protisúťažných postupov v Únii (ďalej len „kritérium kvalifikovaných účinkov“), by v kontexte globalizovaných úspor a distribučných sietí zbavil toto kritérium zmyslu.

48 Všeobecný súd sa preto dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď konštatoval, že nepriame a v každom prípade nepodstatné účinky boli dostatočné na preukázanie požadovaných kvalifikovaných účinkov v rámci vnútorného trhu. Okrem toho porušil svoju povinnosť odôvodnenia tým, že vychádzal z množstva predpokladaných a špekulatívnych, a teda neoveriteľných účinkov namiesto toho, aby preukázal existenciu dostatočnej bezprostrednej väzby predmetných postupov na EHP.

49 Na rozdiel od toho, čo tvrdí Komisia, je táto časť prípustná, keďže jej cieľom nie je spochybniť skutkové okolnosti, ale právnu kvalifikáciu uvádzaných účinkov, ktorá viedla Všeobecný súd k záveru o existencii kvalifikovaných účinkov.

50 Komisia tvrdí, že táto časť sa musí v rozsahu, v akom sa týka skutkových posúdení vykonaných Všeobecným súdom, zamietnuť ako neprípustná a v zostávajúcej časti ako nedôvodná.

Posúdenie Súdnym dvorom

51 V prvom rade treba pripomenúť, že kritérium kvalifikovaných účinkov sleduje, podobne ako kritérium založené na mieste vykonávania protisúťažných postupov, cieľ identifikovať správanie, ku ktorému síce nedošlo na území Únie alebo prípadne EHP, ale ktorého protisúťažné účinky sa môžu prejaviť na trhu Únie alebo EHP. Kritérium kvalifikovaných účinkov tak umožňuje odôvodniť uplatnenie práva hospodárskej súťaže Únie alebo EHP z hľadiska medzinárodného práva verejného, ak je pravdepodobné, že predmetné správanie bude mať bezprostredný a podstatný účinok v Únii alebo v EHP. V tomto ohľade na splnenie podmienky týkajúcej sa požiadavky predvídateľnosti stačí zohľadniť pravdepodobné účinky správania na hospodársku súťaž. Okrem toho na splnenie požiadavky bezprostrednosti stačí, aby predmetné správanie „mohlo“ mať bezprostredný účinok v Únii alebo v EHP (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, body 45, 49, 51 a 52).

52 Ako tvrdí Martinair, na preukázanie splnenia kritéria kvalifikovaných účinkov musí Komisia preukázať, že dotknuté postupy majú predvídateľné, bezprostredné a podstatné účinky v Únii alebo ako v prejednávanej veci v EHP, čo sú kritériá, ktoré Všeobecný súd navyše pripomenul v bodoch 122 a 143 napadnutého rozsudku. Na rozdiel od toho, čo tvrdí Martinair vo svojej argumentácii uvedenej v tejto časti svojho jediného odvolacieho dôvodu, sa však Všeobecný súd v bodoch 141 a 142 napadnutého rozsudku neodchýlil od tohto kritéria, keď zastával názor, že na preukázanie existencie kvalifikovaných účinkov v zmysle judikatúry pripomenutej v predchádzajúcom bode tohto rozsudku postačujú účinky, ktoré sú iba nepriame, nie sú bezprostredné a sú špekulatívne, a v každom prípade sú nepodstatné.

53 Ako vyplýva zo znenia bodov 117, 118, 121, 134 až 143 napadnutého rozsudku ako celku, tieto body 141 a 142 sú súčasťou analýzy Všeobecného súdu týkajúcej sa posúdenia relevantnosti prvého dôvodu, o ktorý sa Komisia opierala v odôvodnení 1045 sporného rozhodnutia, aby odôvodnila svoj záver, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo v prejednávanej veci splnené. Tento dôvod spočíval v tom, že „zvýšené náklady leteckej dopravy do EHP, a teda vyššie ceny dovážaného tovaru, [ktoré] m[ohli] mať vzhľadom na svoju povahu účinky na spotrebiteľov v rámci EHP“, čo je dôvod, na ktorý Všeobecný súd odkázal ako na „predmetný účinok“ (ďalej len „účinok na ceny dovážaného tovaru“), v súvislosti s ktorým Martinair tvrdila, že nepatrí medzi účinky vyvolané sporným správaním, ktoré bola Komisia oprávnená zohľadniť na účely uplatnenia kritéria kvalifikovaných účinkov.

54 Keďže sa teda body 141 a 142 napadnutého rozsudku netýkajú otázky, či bol účinok na ceny dovážaného tovaru predvídateľný, podstatný a bezprostredný, ako sa vyžaduje, nemožno sa domnievať, že Všeobecný súd v týchto bodoch dospel k záveru, že na preukázanie existencie kvalifikovaných účinkov v rámci EHP postačujú účinky, ktoré sú nepriame, nie sú bezprostredné, sú špekulatívne a v každom prípade sú nepodstatné. Keďže prvá časť argumentácie uvedenej na podporu tejto časti je založená na nesprávnom výklade napadnutého rozsudku, musí byť zamietnutá ako nedôvodná.

55 V druhom rade, pokiaľ sa Martinair snaží spochybniť posúdenie Všeobecného súdu uvedené v bodoch 141 a 142 napadnutého rozsudku, podľa ktorého sporné správanie malo účinok na ceny dovážaného tovaru, treba pripomenúť, že v súlade s článkom 256 ods. 1 druhým pododsekom ZFEÚ a článkom 58 prvým odsekom Štatútu Súdneho dvora Európskej únie sa odvolanie obmedzuje na právne otázky.

56 Pokiaľ teda Všeobecný súd zistil alebo posúdil skutkový stav, Súdny dvor má na základe článku 256 ZFEÚ právomoc preskúmať právnu kvalifikáciu tohto skutkového stavu a právne následky, ktoré z neho vyvodil Všeobecný súd (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. mája 1998, Deere/Komisia, C-7/95 P, EU:C:1998:256, bod 21, ako aj z 11. januára 2024, Planistat Europe a Charlot/Komisia, C-363/22 P, EU:C:2024:20, bod 50 a citovaná judikatúra).

57 Naproti tomu Všeobecný súd je ako jediný oprávnený zistiť a posúdiť relevantný skutkový stav, ako aj posúdiť dôkazy. Pokiaľ totiž boli tieto dôkazy riadne získané a boli rešpektované všeobecné právne zásady a procesné pravidlá uplatniteľné v oblasti dôkazného bremena a dokazovania, jedine Všeobecnému súdu prislúcha posúdiť hodnotu, ktorú treba priznať dôkazom, ktoré mu boli predložené. Posúdenie tohto skutkového stavu a dôkazných prostriedkov teda s výnimkou prípadu ich skreslenia nezakladá právnu otázku, ktorá by ako taká podliehala preskúmaniu Súdnym dvorom v rámci odvolacieho konania (rozsudky z 28. mája 1998, Deere/Komisia, C-7/95 P, EU:C:1998:256, bod 22, ako aj z 18. marca 2021, Pometon/Komisia, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 50, ako aj citovaná judikatúra).

58 V prejednávanej veci Martinair v podstate tvrdí, že účinok na ceny dovážaného tovaru závisel len od predpokladaného autonómneho rozhodnutia špeditérov a odosielateľov preniesť dodatočné náklady vyplývajúce zo sporného kartelu na svojich zákazníkov a že hospodárska súťaž v oblasti prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy prebiehala na miestnych trhoch nachádzajúcich sa mimo EHP, čo bráni možnosti konštatovať v prejednávanej veci existenciu účinkov, o ktoré by sa Komisia mohla oprieť na účely uplatnenia kritéria kvalifikovaných účinkov.

59 Martinair tým spochybňuje konštatovania Všeobecného súdu uvedené v bodoch 139 až 142 napadnutého rozsudku. V týchto bodoch sa Všeobecný súd obmedzil na uvedenie a posúdenie skutkových okolností, vyplývajúcich z odôvodnení 14, 17 a 70 napadnutého rozhodnutia a z odpovedí účastníkov konania na opatrenia na zabezpečenie priebehu konania, ktoré prijal, a to výlučne na účely overenia, či bol preukázaný účinok na ceny dovážaných tovarov, ktorý Komisia uviedla ako dôvod, ktorý jej umožňuje uplatniť kritérium kvalifikovaných účinkov, bez toho, aby vykonal ich právnu kvalifikáciu. Ako totiž vyplýva najmä z bodu 143 napadnutého rozsudku, Všeobecný súd až následne overil, či tento účinok môže spadať pod pojem „kvalifikované účinky“ v zmysle judikatúry uvedenej v bode 51 tohto rozsudku.

60 Treba teda konštatovať, že touto argumentáciou Martinair v skutočnosti vyzýva Súdny dvor, aby vykonal nové posúdenie skutkového stavu uvedeného a posúdeného Všeobecným súdom v týchto bodoch 139 až 142, čo v súlade s judikatúrou pripomenutou v bode 57 tohto rozsudku nepatrí do právomoci Súdneho dvora v odvolacom konaní, keďže sa nenamieta žiadne skreslenie tohto skutkového stavu. Uvedená argumentácia sa teda musí zamietnuť ako neprípustná.

61 Okrem toho, pokiaľ sa Martinair touto argumentáciou uvedenou v bodoch 46 až 48 tohto rozsudku snaží spochybniť aj podstatnú a bezprostrednú povahu týchto účinkov v zmysle judikatúry uvedenej v bode 51 tohto rozsudku, treba uviesť, že otázku, či účinok na ceny dovážaného tovaru bol podstatný a bezprostredný, ako to vyžaduje táto judikatúra, Všeobecný súd preskúmal v bodoch 164 až 174 a 175 až 183 napadnutého rozsudku.

62 Pokiaľ však ide o podstatnosť účinku na ceny dovážaného tovaru, Martinair tvrdí len to, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď konštatoval, že na preukázanie existencie kvalifikovaných účinkov postačujú účinky, ktoré sú „v každom prípade nepodstatné“.

63 Podľa článku 256 ods. 1 druhého pododseku ZFEÚ, článku 58 prvého odseku Štatútu Súdneho dvora Európskej únie, ako aj článku 168 ods. 1 písm. d) a článku 169 ods. 2 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora platí, že v odvolaní musia byť presne uvedené napádané časti rozsudku, ktorého zrušenie sa navrhuje, ako aj právne tvrdenia, ktoré tento návrh konkrétne podporujú, inak sú odvolanie alebo dotknutý odvolací dôvod neprípustné. Časti odvolania, ktoré neobsahujú nijakú argumentáciu osobitne smerujúcu k vymedzeniu nesprávneho právneho posúdenia, ktorým je poznačený napadnutý rozsudok, tak nezodpovedajú tejto požiadavke a musia byť zamietnuté ako neprípustné (rozsudok zo 4. októbra 2024, Ferriere Nord/Komisia, C-31/23 P, EU:C:2024:851, body 51 a 52, ako aj citovaná judikatúra).

64 Treba teda konštatovať, že takéto všeobecné tvrdenie nezodpovedá týmto požiadavkám. Argumentácia spoločnosti Martinair sa teda v rozsahu, v akom sa týka spôsobu, akým Všeobecný súd posúdil, či je účinok na ceny dovážaného tovaru podstatný, musí zamietnuť ako neprípustná.

65 Pokiaľ ide o bezprostrednosť účinku na ceny dovážaného tovaru, Všeobecný súd najprv v bodoch 175 až 178 napadnutého rozsudku uviedol právne kritériá, na základe ktorých zamýšľal posúdiť, či je táto bezprostrednosť v prejednávanej veci preukázaná. V tejto súvislosti najmä uviedol, že zásah špeditérov nemohol sám osebe prerušiť reťazec príčinnej súvislosti medzi sporným správaním a týmto účinkom, a zbaviť ho tak jeho bezprostrednosti, keďže objektívne vyplýval z predmetného kartelu v súlade s bežným fungovaním trhu, a teda nenarušil tento reťazec, ale pokračoval v ňom.

66 Následne v bodoch 179 až 182 tohto rozsudku odmietol tvrdenia, ktoré mu Martinair predložila s cieľom spochybniť bezprostrednosť účinku na ceny dovážaného tovaru.

67 V bode 179 uvedeného rozsudku tak zamietol argumentáciu spoločnosti Martinair, podľa ktorej existovali konkrétne indície, že prinajmenšom časť cien fakturovaných špeditérmi odosielateľom počas predmetného obdobia bola sama osebe výsledkom protisúťažných postupov, za ktoré Komisia sankcionovala špeditérov. V tejto súvislosti uviedol, že Martinair nepreukázala, a dokonca ani netvrdila, že v rámci týchto praktík sa špeditéri protiprávne koordinovali, aby preniesli na odosielateľov dodatočné náklady, ktoré museli zaplatiť, a že nepreukázala ani to, že uvedené praktiky mohli brániť tomu, aby špeditéri preniesli tieto dodatočné náklady na odosielateľov.

68 V bode 180 toho istého rozsudku Všeobecný súd konštatoval, že Martinair na jednej strane nepodložila svoje tvrdenie, podľa ktorého výška prirážok, ktoré špeditéri fakturovali odosielateľom, prevyšovala výšku prirážok, ktoré títo špeditéri zaplatili obvineným dopravcom, a na druhej strane nevysvetlila, prečo špeditéri nemohli preniesť dodatočné náklady vyplývajúce z jediného a pokračujúceho porušenia na odosielateľov a fakturovať im prirážky v celkovej výške vyššej ako prirážky, ktoré samy museli zaplatiť obvineným dopravcom.

69 Všeobecný súd z toho v bode 181 napadnutého rozsudku vyvodil, že sa nemožno domnievať, že by predvídateľné prenesenie dodatočných nákladov na odosielateľov usadených v EHP vyplývalo z protisúťažných postupov, za ktoré Komisia sankcionovala špeditérov, a ktoré teda bolo trestuhodné, resp. nemalo nič spoločné s bežným fungovaním trhu.

70 V bode 182 tohto rozsudku Všeobecný súd tiež zamietol tvrdenie spoločnosti Martinair založené na „kúpnej sile“, ktorú špeditéri uplatňovali, z dôvodu, že Martinair o tom nepredložila dôkaz a ani nevysvetlila, v čom mohla narušiť reťazec príčinnej súvislosti medzi sporným správaním a vznikom účinku na ceny dovážaného tovaru.

71 Napokon v bode 183 napadnutého rozsudku Všeobecný súd dospel na základe týchto skutočností k záveru, že účinok na ceny dovážaného tovaru je bezprostredný, ako sa vyžaduje.

72 Na jednej strane Všeobecný súd sa pritom nedopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď v bodoch 175 až 178 napadnutého rozsudku konštatoval, že zásah tretích osôb, akými sú špeditéri, nemá svojou povahou za následok, že účinky sporného správania nie sú bezprostredné, keďže tento zásah objektívne vyplýva z predmetného kartelu v súlade s bežným fungovaním trhu.

73 Toto posúdenie nie je spochybnené judikatúrou vyplývajúcou z rozsudku zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia (C-413/14 P, EU:C:2017:632), na ktorú Martinair odkazuje.

74 Z tohto rozsudku totiž nevyplýva, že podmienku bezprostrednosti vyžadovanú na konštatovanie, že protisúťažné konanie spĺňa kritérium kvalifikovaných účinkov, môžu spĺňať len dôsledky pre hospodársku súťaž, ktoré sú zamýšľaným výsledkom správania podniku stíhaného za porušenie článku 101 ZFEÚ alebo článku 102 ZFEÚ.

75 Z uvedeného rozsudku ani nevyplýva, že by v ňom Súdny dvor prijal definíciu bezprostrednosti účinkov, ktorá by platila len pre celosvetový trh, čo by vylučovalo prípad, ktorý podľa Martinair nastal v prejednávanej veci, v ktorom išlo o viacero miestnych trhov.

76 Na druhej strane, pokiaľ Martinair tvrdí, že za okolností prejednávanej veci záviselo prenesenie prirážok od nezávislého rozhodnutia špeditérov a odosielateľov, v skutočnosti vyzýva Súdny dvor, aby vykonal nové posúdenie skutkového stavu uvedeného a posúdeného Všeobecným súdom v bodoch 179 až 182 napadnutého rozsudku bez toho, aby namietal jeho skreslenie. Vzhľadom na judikatúru pripomenutú v bode 57 tohto rozsudku sa táto argumentácia teda musí zamietnuť ako neprípustná.

77 Z vyššie uvedeného vyplýva, že argumentácia spoločnosti Martinair uvedená v bodoch 46 až 48 tohto rozsudku sa musí v rozsahu, v akom je z dôvodov uvedených v bodoch 58 až 60, 62 až 64 a 76 tohto rozsudku neprípustná, zamietnuť ako nedôvodná.

78 V treťom rade treba pripomenúť, že povinnosť odôvodnenia, ktorá prináleží Všeobecnému súdu podľa článku 36 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie v spojení s jeho článkom 53 prvým odsekom, mu ukladá povinnosť jasne a jednoznačne oznámiť úvahy, ktorými sa riadil, aby to dotknutým osobám umožnilo zistiť dôvody prijatého rozhodnutia a Súdnemu dvoru vykonať jeho súdne preskúmanie (rozsudky z 11. apríla 2013, Mindo/Komisia, C-652/11 P, EU:C:2013:229, bod 29, ako aj z 26. septembra 2024, Covestro Deutschland a Nemecko/Komisia, C-790/21 P a C-791/21 P, EU:C:2024:792, bod 113, ako aj citovaná judikatúra).

79 Táto povinnosť však neukladá Všeobecnému súdu povinnosť vypracovať odôvodnenie, ktoré by vyčerpávajúcim spôsobom rozoberalo jednotlivo všetky úvahy vyjadrené účastníkmi sporu. Odôvodnenie teda môže byť implicitné, ak umožní dotknutým osobám oboznámiť sa s dôvodmi, z ktorých Všeobecný súd vychádzal, a Súdnemu dvoru poskytne dostatok podkladov potrebných na uskutočnenie preskúmania v rámci odvolania (rozsudky zo 7. januára 2004, Aalborg Portland

a i./Komisia, 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, ako aj z 26. septembra 2024, Covestro Deutschland a Nemecko/Komisia, C-790/21 P a C-791/21 P, EU:C:2024:792, bod 114, ako aj citovaná judikatúra).

80 Treba tiež pripomenúť, že uvedená povinnosť odôvodnenia je podstatnou formálnou náležitosťou, ktorú treba odlišovať od otázky dôvodnosti odôvodnenia, ktorá súvisí so zákonnosťou sporného aktu z meritórneho hľadiska [rozsudky z 2. apríla 1998, Komisia/Sytraval a Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, bod 67, a zo 4. októbra 2024, UPL Europe a Indofil Industries (Netherlands)/Komisia, C-262/23 P, EU:C:2024:862, bod 134, ako aj citovaná judikatúra].

81 Martinair však tvrdením, že Všeobecný súd porušil svoju povinnosť odôvodnenia tým, že vychádzal z viacerých predpokladaných, špekulatívnych, a teda neoveriteľných účinkov namiesto toho, aby preukázal existenciu dostatočnej a bezprostrednej väzby na EHP, v skutočnosti spochybňuje dôvodnosť dôvodov uvedených v bodoch 139 až 143 napadnutého rozsudku. Takéto tvrdenie teda nemôže byť základom výhrady založenej na tom, že Všeobecný súd porušil povinnosť odôvodnenia.

82 Z vyššie uvedeného vyplýva, že prvá časť jediného odvolacieho dôvodu sa musí zamietnuť ako čiastočne neprípustná a čiastočne nedôvodná.

O druhej časti týkajúcej sa pravdepodobných účinkov postupov týkajúcich sa prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy

Argumentácia účastníčok konania

83 Pokiaľ ide o účinky, ktoré sa majú zohľadniť pri preukázaní kritéria kvalifikovaných účinkov, Martinair tvrdí, že okrem požiadaviek, aby účinky správania na hospodársku súťaž boli predvídateľné, podstatné a bezprostredné, treba doplniť aj požiadavku, aby takéto účinky boli pravdepodobné. Táto požiadavka pravdepodobnosti je prísnejšia ako samotná skutočnosť, že predmetné správanie „môže“ mať účinky v EHP. Na to, aby Komisia mohla uplatniť svoju právomoc, táto požiadavka vyžaduje nielen to, aby bolo možné, ale aj to, aby bolo skôr pravdepodobné než nepravdepodobné, že účinky sa prejavia v EHP.

84 V tejto súvislosti Všeobecný súd v prvom rade porušil svoju povinnosť odôvodnenia, dopustil sa nesprávneho právneho posúdenia a porušil článok 101 ZFEÚ, keď v bodoch 128 až 132 napadnutého rozsudku konštatoval, že kvalifikácia predmetného porušenia ako porušenia „z hľadiska cieľa“ spôsobuje, že akékoľvek posúdenie pravdepodobnosti vzniku účinkov v rámci EHP je nadbytočné. V bode 133 tohto rozsudku teda argumentáciu spoločnosti Martinair v tejto súvislosti zamietol neoprávnene.

85 Zo skutočnosti, že určitý druh správania má vo všeobecnosti za cieľ obmedziť hospodársku súťaž, nemožno vyvodiť, že toto správanie automaticky spôsobuje obmedzenie hospodárskej súťaže na vnútornom trhu. Je pravda, že nejde o preukázanie existencie skutočných účinkov v EHP. Na založenie právomoci Komisie, pokiaľ ide o správanie mimo EHP, jej však kritérium kvalifikovaných účinkov ukladá povinnosť preukázať pravdepodobnosť, že toto správanie bude mať účinky v EHP, čo Komisia v spornom rozhodnutí neanalyzovala a Všeobecný súd to tiež neoveril. Všeobecný súd konštatoval, že predmetné správanie malo za cieľ obmedziť hospodársku súťaž na vnútornom trhu predtým, ako zohľadnil skutočnosť, že uvedené správanie začalo

a prebiehalo mimo EHP. Keďže Martinair nekontrolovala ceny uplatňované špeditérmi voči odosielateľom ani ceny fakturované spotrebiteľom v EHP, jej „vstupné správanie“ nemohlo mať za cieľ obmedziť hospodársku súťaž v rámci EHP.

86 Ak by bol záver Všeobecného súdu, podľa ktorého kvalifikácia obmedzenia hospodárskej súťaže ako obmedzenia „z hľadiska cieľa“ predpokladá existenciu pravdepodobných účinkov na vnútorný trh, dôvodný, článok 101 ZFEÚ by sa uplatňoval na každé koluzívne správanie bez ohľadu na to, kde k nemu došlo, kde bolo vykonávané alebo kde vyvoláva účinky. Takýto výklad článku 101 ZFEÚ nemôže byť správny a okrem toho porušuje všeobecné zásady medzinárodného práva.

87 V druhom rade Všeobecný súd nesprávne neposúdil pravdepodobnosť predpokladov, na ktorých je založený záver Komisie týkajúci sa nepriamych účinkov v EHP, ktoré sa v spornom rozhodnutí predpokladajú.

88 Všeobecný súd v bode 141 napadnutého rozsudku konštatoval, že pokiaľ špeditéri prenesú do ceny svojich balíkov služieb prípadné dodatočné náklady vyplývajúce zo sporného kartelu, tieto účinky sa môžu prejaviť v rámci EHP. Komisia však tieto účinky naznačované Všeobecným súdom nepreskúmala, ani nezohľadnila implicitné analytické a skutkové podmienky týchto predpokladov, čo ani nespochybňuje. Po prvé neoverila, či sporné správanie viedlo k zvýšeniu cien služieb leteckej dopravy na trhoch mimo EHP. Po druhé, aj keby sa preukázala existencia účinku na hospodársku súťaž, Komisia nepreukázala, ani nepreskúmala, či išlo o zvýšenie celkových nákladov znášaných špeditérmi, a ak áno, aký bol rozsah týchto účinkov alebo tohto zvýšenia cien. Po tretie aj za predpokladu, že by sa náklady špeditérov zvýšili, Komisia sa nedomnievala, ani neoverila možnosť, že špeditéri preniesli tieto zvýšené náklady na svojich zákazníkov, teda na odosielateľov mimo EHP. Po štvrté aj za predpokladu, že by došlo k takémuto preneseniu nákladov, ktoré sú navyše hypotetické a pravdepodobne zanedbateľné, Komisia neoverovala, či odosielatelia v dôsledku toho zvýšili svoje ceny. Odosielatelia a špeditéri nachádzajúci sa mimo EHP a vo vnútri EHP navyše v rámci konaní o občianskoprávnych žalobách o náhradu škody prejednávaných na vnútroštátnych súdoch tvrdia, že nepreniesli „dodatočné náklady“, ktoré mohli vyplývať zo sporného správania.

89 Neuskutočnenie akéhokoľvek vyšetrovania pravdepodobnosti a rozsahu dodatočných nákladov, ktoré znášajú spotrebitelia v EHP, vedie k tomu, že účinky, na ktorých Komisia zakladá svoju právomoc, sú vo svojej podstate hypotetické a špekulatívne. Miera, do akej na jednej strane správanie v oblasti prichádzajúcej nákladnej dopravy viedlo k zvýšeniu celkových cien služieb nákladnej dopravy fakturovaných špeditérom a na druhej strane sa tieto zvýšenia prejavili zvýšením cien fakturovaných odosielateľom a boli prenesené na spotrebiteľov, ktorí nakupujú tovar dovezený do EHP, sa nepreukázala. Bez náležitého posúdenia však nemožno predpokladať, že zvýšenie cien na vstupe sa priamo prejaví zvýšením cien na nadväzujúcom trhu.

90 Účinky, na ktoré sa odvoláva Komisia a ktoré Všeobecný súd bez výhrad pripustil, sú teda len hypotetické alebo v každom prípade menej významné a ich pravdepodobnosť je nedostatočná na to, aby vyvolali kvalifikované účinky. Závery Všeobecného súdu spočívajú na predpoklade, že špeditéri preniesli náklady, ako aj na domnienke, že náklady následne preniesli aj odosielatelia bez toho, aby bola preukázaná pravdepodobnosť ktoréhokoľvek z týchto predpokladov, a to napriek značnému počtu dôkazov spochybňujúcich ich vierohodnosť. Všeobecný súd tým, že konštatoval, že vyžadované pravdepodobné účinky správania v rámci EHP možno preukázať na základe špekulatívnych kritérií a posúdení, porušil svoju povinnosť odôvodnenia a v každom prípade sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia a porušil článok 101 ZFEÚ.

91 Komisia tvrdí, že táto časť je čiastočne neprípustná a čiastočne nedôvodná.

Posúdenie Súdnym dvorom

92 V prvom rade treba zdôrazniť, že z judikatúry pripomenutej v bode 51 tohto rozsudku vyplýva, že podmienka „pravdepodobnosti“ kvalifikovaných účinkov, na ktorú odkazuje Martinair, sa neodlišuje od podmienky predvídateľnosti týchto účinkov, keďže na splnenie podmienky týkajúcej sa požiadavky predvídateľnosti stačí – v súlade s touto judikatúrou – zohľadniť pravdepodobné účinky správania na hospodársku súťaž. Martinair teda nesprávne tvrdí, že požiadavka pravdepodobnosti je kritériom, ktoré dopĺňa požiadavky predvídateľnosti, podstatnosti a bezprostrednosti. Martinair teda nemôže účinne vytýkať Všeobecnému súdu, ako je uvedené v bode 83 tohto rozsudku, že neoveril pravdepodobný účinok na ceny dovážaného tovaru, keď Všeobecný súd v bodoch 144 až 163 napadnutého rozsudku analyzoval predvídateľnosť tohto účinku.

93 V druhom rade treba uviesť, že Všeobecný súd v bode 128 napadnutého rozsudku uviedol, že pri existencii správania, o ktorom sa Komisia domnievala, tak ako v prejednávanej veci, že preukazuje taký stupeň škodlivosti vo vzťahu k hospodárskej súťaži na vnútornom trhu alebo v rámci EHP, že ho bolo možné kvalifikovať ako obmedzenie hospodárskej súťaže „z hľadiska cieľa“ v zmysle článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP, uplatnenie kritéria kvalifikovaných účinkov nemôže vyžadovať preukázanie konkrétnych účinkov, ktoré predpokladá kvalifikácia správania ako obmedzenie hospodárskej súťaže „z hľadiska účinku“ v zmysle týchto ustanovení.

94 Podobne v bode 132 tohto rozsudku uviedol, že výklad kritéria kvalifikovaných účinkov, ktorý zrejme zastáva Martinair, v tom zmysle, že vyžaduje preukázanie konkrétnych účinkov sporného správania, a to aj v prípade existencie obmedzenia hospodárskej súťaže „z hľadiska cieľa“, by viedol k tomu, že právomoc Komisie konštatovať a sankcionovať porušenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP by podliehala podmienke, ktorá nemá oporu v znení týchto ustanovení.

95 Všeobecný súd z toho v bode 133 uvedeného rozsudku vyvodil, že Martinair na jednej strane nemohla Komisii platne vytýkať, že sa dopustila pochybenia, keď konštatovala, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo splnené, hoci v odôvodneniach 917, 1190 a 1277 sporného rozhodnutia uviedla, že nie je povinná posudzovať protisúťažné účinky sporného správania vzhľadom na jeho protisúťažný cieľ, a na druhej strane ani nemohla z týchto odôvodnení vyvodiť, že Komisia na účely uplatnenia tohto kritéria nevykonala žiadnu analýzu účinkov, ktoré by uvedené správanie vyvolalo na vnútornom trhu alebo v rámci EHP.

96 Ako však už uvádzajú dôvody uvedené v druhej časti tohto bodu 133, z týchto bodov, ktoré Martinair spochybňuje, nemožno vyvodiť, že Všeobecný súd konštatoval, že v dôsledku kvalifikácie predmetného porušenia ako porušenia „z hľadiska cieľa“ by akékoľvek posúdenie prípadného vzniku účinkov v rámci EHP umožňujúcich založiť právomoc Komisie na uplatnenie článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP na správanie, ku ktorému došlo mimo EHP, bolo nadbytočné.

97 Zo znenia bodov 124 až 142 napadnutého rozsudku ako celku totiž vyplýva, že v uvedených napadnutých bodoch Všeobecný súd odmietol len argumentáciu, ktorú mu predložila Martinair a ktorá bola zhrnutá v bodoch 107 a 108 tohto rozsudku. V týchto bodoch tak uviedol dôvody, pre ktoré Martinair nesprávne tvrdila, že skutočnosť, že Komisia v odôvodnení 917 sporného rozhodnutia uviedla, že nevykonala žiadne posúdenie protisúťažných účinkov predmetných protisúťažných postupov, znamenala, že Komisia z dôvodu povahy týchto postupov neposúdila,

či tieto postupy mali na hospodársku súťaž v rámci Únie alebo EHP účinok umožňujúci preukázať jej právomoc uplatniť článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na prichádzajúce služby nákladnej dopravy z hľadiska kritéria kvalifikovaných účinkov.

98 Na jednej strane Všeobecný súd sa pritom tým, že v podstate odpovedal, že kritérium kvalifikovaných účinkov, ktoré slúži na založenie extrateritoriálnej právomoci Komisie, sa odlišuje od otázky, či možno sporný kartel kvalifikovať ako obmedzenie hospodárskej súťaže v zmysle článku 101 ZFEÚ a článku 53 Dohody o EHP, nedopustil nesprávneho právneho posúdenia. Ako tiež uviedol generálny advokát v bode 42 svojich návrhov, kritérium kvalifikovaných účinkov, ktoré môže slúžiť ako základ pre právomoc Komisie uplatňovať pravidlá hospodárskej súťaže Únie a EHP mimo ich územia z hľadiska medzinárodného práva verejného, sa nezhoduje s hmotnoprávnym kritériom týkajúcim sa obmedzenia hospodárskej súťaže z hľadiska cieľa alebo z hľadiska účinku v rámci vnútorného trhu Únie alebo EHP, ktorému podlieha právomoc Komisie konštatovať a sankcionovať porušenie týchto pravidiel hospodárskej súťaže na základe práva Únie.

99 Na druhej strane analýza Všeobecného súdu, ktorej cieľom je určiť, či sa Komisia správne domnievala, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo v prejednávanej veci splnené, je uvedená v bodoch 144 až 184 napadnutého rozsudku, pokiaľ ide o koordináciu prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy posudzovanú samostatne, a v bodoch 185 až 196 tohto rozsudku, pokiaľ ide o jediné a pokračujúce porušenie posudzované ako celok.

100 Za týchto podmienok Martinair nesprávne vykladá napadnutý rozsudok, keď tvrdí, že Všeobecný súd porušil svoju povinnosť odôvodnenia, dopustil sa nesprávneho právneho posúdenia a porušil článok 101 ZFEÚ, keď na účely stanovenia právomoci Komisie, pokiaľ ide o prichádzajúce služby nákladnej dopravy, konštatoval, že v dôsledku kvalifikácie predmetného porušenia ako porušenia „z hľadiska cieľa“ je akékoľvek posúdenie pravdepodobnosti vzniku účinkov v rámci EHP nadbytočné. Argumentácia uvedená v bodoch 84 až 86 tohto rozsudku sa teda musí zamietnuť ako nedôvodná.

101 V treťom rade, pokiaľ ide o argumentáciu uvedenú v bodoch 87 až 90 tohto rozsudku, treba najskôr konštatovať, že v rozsahu, v akom Martinair tvrdí, že sporné rozhodnutie má nedostatky, táto argumentácia nesmeruje proti napadnutému rozsudku, ale proti spornému rozhodnutiu. V tejto časti ju preto treba zamietnuť ako neprípustnú (pozri analogicky rozsudok z 29. júna 2023, TUIfly/Komisia, C-763/21 P, EU:C:2023:528, bod 53 a citovanú judikatúru).

102 Ďalej treba konštatovať, že na rozdiel od toho, čo naznačuje argumentácia spoločnosti Martinair, analýza Všeobecného súdu týkajúca sa predpokladov, na ktorých je založený záver Komisie o kvalifikovaných účinkoch sporného kartelu v EHP, sa neobmedzuje len na konštatovanie vykonané v bode 141 napadnutého rozsudku, ale je obsiahnutá v bodoch 124 až 142 tohto rozsudku. Tieto body sa týkajú práve otázky, či dodatočné náklady, ktoré by odosielatelia mohli byť povinní zaplatiť, a zdraženie tovarov dovážaných do EHP, ktoré by z toho mohlo vyplývať, patria medzi účinky sporného správania, o ktoré sa Komisia mohla opierať pri uplatnení kritéria kvalifikovaných účinkov. Všeobecný súd navyše v bodoch 144 až 184 tohto rozsudku vzhľadom na argumentáciu, ktorú mu predložila Martinair, analyzoval, či bol tento účinok predvídateľný, podstatný a bezprostredný, ako sa vyžaduje.

103 Pokiaľ však ide konkrétne o bod 141 napadnutého rozsudku, treba pripomenúť, že Všeobecný súd v tomto bode z konštatovaní, ktoré vykonal v predchádzajúcich bodoch tohto rozsudku, vyvodil, že pokiaľ špeditéri prenesú do ceny svojich balíkov služieb prípadné dodatočné náklady

vyplývajúce zo sporného kartelu, jediné a pokračujúce porušenie v rozsahu, v akom sa týka prichádzajúcich spojení, môže mať vplyv najmä na hospodársku súťaž medzi špeditérmi pri získavaní zákazníkov týchto odosielateľov, a v dôsledku toho sa účinok na ceny dovážaného tovaru môže prejaviť na vnútornom trhu alebo v rámci EHP.

104 Martinair pritom tým, že v podstate tvrdí, že tento bod 141 je nesprávny, a tým, že v tejto súvislosti uvádza tvrdenia stanovené v bodoch 88 až 90 tohto rozsudku, chce v skutočnosti opäť spochybniť posúdenie Všeobecného súdu, podľa ktorého Komisia na jednej strane bola na účely uplatnenia kritéria kvalifikovaných účinkov oprávnená uplatniť účinok na ceny dovážaného tovaru a na druhej strane dostatočne preukázala, že tento účinok má charakteristiky vyžadované na to, aby ho bolo možné považovať okrem iného za podstatný a bezprostredný. Táto argumentácia sa teda neodlišuje od argumentácie uvedenej na podporu prvej časti jediného dôvodu jej odvolania. Z jej analýzy však vyplýva, že spoločnosti Martinair sa nepodarilo preukázať, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď dospel k záveru, že Komisia bola na tieto účely oprávnená tento účinok použiť.

105 Napokon aj za predpokladu, že Martinair tým, že tvrdí, že Všeobecný súd neposúdil pravdepodobnosť účinku na ceny dovážaného tovaru, v skutočnosti namieta, že Všeobecný súd neposúdil jeho predvídateľnosť, stačí uviesť, že otázku, či bol tento účinok predvídateľný, ako sa vyžaduje na účely uplatnenia kritéria kvalifikovaných účinkov v zmysle judikatúry pripomenutej v bode 51 tohto rozsudku, Všeobecný súd analyzoval v bodoch 144 až 163 napadnutého rozsudku, ktorých sa táto časť netýka.

106 Z vyššie uvedeného vyplýva, že druhá časť jediného odvolacieho dôvodu sa musí zamietnuť ako čiastočne neprípustná a čiastočne nedôvodná.

O tretej časti týkajúcej sa nahradenia odôvodnenia a protiprávneho obrátenia dôkazného bremena

Argumentácia účastníčok konania

107 Martinair uvádza, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo globálne posúdené len v odôvodnení 1045 sporného rozhodnutia. Všeobecný súd však celkovo v bodoch 101 až 197 napadnutého rozsudku potvrdil, že toto kritérium bolo splnené, pričom v týchto bodoch rozvinul úvahy založené na dôkazoch a tvrdeniach, ktoré Komisia nepredložila ani v spornom rozhodnutí ani v rámci konania pred Všeobecným súdom. Všeobecný súd pritom vôbec nemôže vyplniť medzery v odôvodnení aktu, ktorý mu bol predložený na preskúmanie, alebo nahradiť odôvodnenie autora tohto aktu svojím vlastným odôvodnením.

108 V tejto súvislosti Všeobecný súd po prvé v bodoch 144 až 163 napadnutého rozsudku posúdil predvídateľnosť prenesenia údajného stanovenia cien na vstupe pre služby vstupujúce na nadväzujúci trh odosielaného tovaru, pričom sa opieral o konštatovanie, ktoré Komisia neurobila v spornom rozhodnutí, ani v konaní pred ním. Konkrétne skutočnosť, že v tomto rozhodnutí sa uvádza, že náklady na služby nákladnej dopravy sú vstupnými nákladmi, sa nerovná tvrdeniu, že ceny služieb nákladnej dopravy sú „variabilné náklady, ktoré majú vplyv na hraničné náklady“. Všeobecný súd v bode 156 napadnutého rozsudku teda nahradil odôvodnenie Komisie svojím vlastným odôvodnením.

109 Okrem toho Všeobecný súd zamietol tvrdenie, podľa ktorého je prenesenie dodatočných nákladov v dôsledku účinku spojených nádob nepredvídateľné, pričom Komisia výslovne odmietla tento účinok preskúmať. Všeobecný súd však tento nedostatok analýzy nezohľadnil a pripísal dôkazné bremeno v súvislosti s uvedeným účinkom spoločnosti Martinair, hoci bolo na Komisii, aby svoju územnú právomoc založila na predvídateľných účinkov. Komisia teda mala preukázať, že náklady na prichádzajúce služby nákladnej dopravy môžu byť prenesené na spotrebiteľov v EHP. Skutočnosť, že sa Martinair rozhodla vypracovať hospodársku štúdiu, nemá vplyv na túto povinnosť.

110 Po druhé Všeobecný súd v bodoch 164 až 174 napadnutého rozsudku konštatoval, že údajné určenie cien prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy má podstatné účinky v EHP a že toto konštatovanie je odôvodnené charakteristikami porušenia, akými sú jeho trvanie, rozsah a povaha. Komisia pritom žiadnu z týchto charakteristík neuviedla, aby odôvodnila, že vplyvy cien prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy na hospodársku súťaž v EHP sú podstatné.

111 Navyše nebolo preukázané konštatovanie Všeobecného súdu uvedené v bode 172 napadnutého rozsudku, podľa ktorého cena služieb nákladnej dopravy, a teda dotknuté prirážky, predstavuje významný prvok nákladov na prepravovaný tovar, ktorý má vplyv na jeho predaj. Charakteristiky zmienené v predchádzajúcom bode tohto rozsudku a uvedené v spornom rozhodnutí sa netýkajú účinkov v EHP spôsobených cenami prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy, ale jediného a pokračujúceho porušenia, ktoré má priamy vplyv v EHP prostredníctvom prepravy tovaru do zahraničia. Toto rozhodnutie neobsahuje žiadne konštatovanie týkajúce sa podstatnosti účinku, pokiaľ ide o prichádzajúce služby nákladnej dopravy v EHP, a neuvádza žiadny dôkaz týkajúci sa údajného účinku tohto správania, ktorý by umožnil Súdnemu dvoru dospieť k záveru uvedenému v bode 172 napadnutého rozsudku. Podiel prirážok na celkovej cene služieb nákladnej dopravy nie je v tejto súvislosti relevantný a žiadna skutočnosť uvedená v spise nepreukazuje súvislosť medzi prirážkami a cenou dovážaného tovaru. Všeobecný súd teda ku konštatovaniu obsiahnutému v uvedenom bode 172 dospel tak, že skutočne nahradil neexistujúce odôvodnenie Komisie svojím odôvodnením.

112 Po tretie Všeobecný súd v bodoch 175 až 183 napadnutého rozsudku dospel k záveru, že údajné stanovenie cien za prichádzajúce služby nákladnej dopravy má bezprostredné účinky v EHP, a to napriek tomu, že v rôznych etapách hodnotového reťazca pôsobia nezávislé subjekty, ktoré sa samy musia rozhodnúť, či tieto ceny prenesú. Ako však už bolo uvedené v rámci prvej časti, Komisia v spornom rozhodnutí nepreukázala reťazec príčinných súvislostí, ale založila nepriame účinky na špekulatívnych a neoveriteľných predpokladoch. Vzhľadom na to, že neexistujú dôkazy o údajnej bezprostrednosti účinkov a dokonca ani zmienka o takejto bezprostrednosti v spornom rozhodnutí, je záver Všeobecného súdu nedôvodný.

113 Komisia tvrdí, že táto časť je nedôvodná.

Posúdenie Súdnym dvorom

114 Je pravda, že z judikatúry vyplýva, že rozsah preskúmania zákonnosti stanovený v článku 263 ZFEÚ sa vzťahuje na všetky časti rozhodnutí Komisie týkajúcich sa konaní o uplatnení článkov 101 a 102 ZFEÚ, ktorých hĺbkové právne aj vecné preskúmanie vykonáva Všeobecný súd s ohľadom na žalobné dôvody predložené žalobcom a s ohľadom na všetky skutočnosti, ktoré tento žalobca predloží. V rámci tohto preskúmania súdy Únie však v nijakom

prípade nemôžu nahradiť odôvodnenie autora dotknutého aktu svojím vlastným odôvodnením (rozsudok zo 4. júla 2024, Westfälische Drahtindustrie a Pampus Industriebeteiligungen/Komisia, C-70/23 P, EU:C:2024:580, bod 38, ako aj citovaná judikatúra).

115 Všeobecný súd teda nemôže svojím vlastným odôvodnením vyplniť medzeru v odôvodnení napadnutého aktu, lebo jeho preskúmanie by nevychádzalo z nijakého posúdenia uvedeného v tomto akte (rozsudok z 18. júla 2013, UEFA/Komisia, C-201/11 P, EU:C:2013:519, bod 65 a citovaná judikatúra).

116 Ak sa však Všeobecný súd obmedzí na odpoveď na argumentáciu, ktorá bola pred ním uvedená, a na vysvetlenie odôvodnenia napadnutého aktu, nemožno sa domnievať, že odôvodnenie autora tohto aktu nahrádza svojím vlastným odôvodnením (pozri v tomto zmysle rozsudky z 12. júna 2014, Deltafina/Komisia, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, bod 56, a z 23. novembra 2023, Ryanair/Komisia, C-209/21 P, EU:C:2023:905, bod 49).

117 V prejednávanej veci treba pripomenúť, že ako už bolo uvedené v bode 53 tohto rozsudku, prvý dôvod, o ktorý sa Komisia opierala v odôvodnení 1045 sporného rozhodnutia, aby odôvodnila svoje konštatovanie, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo v prejednávanej veci splnené, spočíva v účinku na ceny dovážaného tovaru.

118 V tejto súvislosti, pokiaľ ide v prvom rade o výhrady smerujúce proti bodom 144 až 163 napadnutého rozsudku, v ktorých Všeobecný súd posúdil podmienku týkajúcu sa predvídateľnosti tohto účinku, treba najprv uviesť, že v týchto bodoch Všeobecný súd odkázal na odôvodnenia 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1045, 1199 a 1208 sporného rozhodnutia a odpovedal v nich na argumentáciu, ktorú mu predložila Martinair na podporu svojho tvrdenia, že táto podmienka nebola v prejednávanej veci splnená. Svoj záver, podľa ktorého Komisia dostatočne preukázala, že uvedený účinok má vyžadovanú predvídateľnosť, Všeobecný súd založil v bode 163 napadnutého rozsudku na výklade odôvodnení sporného rozhodnutia ako celku a na svojom posúdení argumentácie, ktorú mu predložila Martinair.

119 Ďalej, pokiaľ ide o bod 156 napadnutého rozsudku, ktorý Martinair konkrétne uvádza, je pravda, že Všeobecný súd v ňom konštatoval, že cena služieb nákladnej dopravy predstavuje vstup pre špeditérov a že ide o variabilné náklady, ktorých zvýšenie má v zásade za následok zvýšenie hraničných nákladov, vo vzťahu ku ktorým špeditéri definujú svoje vlastné ceny. Všeobecný súd však toto konštatovanie výslovne oprel o odôvodnenia 14 a 70 sporného rozhodnutia, pričom použitím výrazu „vyplýva“ jasne vysvetlil, že uvedené konštatovanie nespočíva v doslovnom prebratí znenia týchto odôvodnení, ale je založené na jeho vlastnom výklade týchto častí sporného rozhodnutia. Martinair pritom netvrdí, že Všeobecný súd týmto výkladom skreslil toto rozhodnutie. Všeobecný súd sa tak v tomto bode obmedzil na vysvetlenie odôvodnenia sporného rozhodnutia, pričom niektoré informácie vyvodil zo skutočností, ktoré sú v ňom uvedené.

120 Napokon treba uviesť, ako tvrdí Martinair, že Komisii prináleží, aby preukázala, že kritérium kvalifikovaných účinkov je splnené, a teda aby preukázala, že dotknuté postupy majú predvídateľné, bezprostredné a podstatné účinky v Únii alebo, ako v prejednávanej veci, v EHP. Všeobecný súd však neporušil toto pravidlo prenesenia dôkazného bremena, keď zamietol tvrdenie spoločnosti Martinair, podľa ktorého je prenesenie dodatočných nákladov v dôsledku účinku spojených nádob nepredvídateľné, hoci Komisia odmietla preskúmať tento účinok.

121 V tejto súvislosti Všeobecný súd po tom, čo v bodoch 144 a 145 napadnutého rozsudku vysvetlil dosah tejto požiadavky predvídateľnosti, v bode 149 napadnutého rozsudku konštatoval, že s výnimkou prípadu, že by zvýšenie palivovej prirážky a bezpečnostnej prirážky bolo v dôsledku dostatočne pravdepodobného účinku spojených nádob kompenzované zodpovedajúcim znížením taríf a iných prirážok, takéto zvýšenie by v zásade mohlo viesť k zvýšeniu celkovej ceny prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy. Je pravda, že Všeobecný súd dodal, že Martinair nepreukázala, že účinok spojených nádob bol natoľko pravdepodobný, že by sa účinok na ceny dovážaného tovaru stal nepredvídateľným. Tomuto konštatovaniu však predchádza v bodoch 146 až 148, ako aj v prvej vete bodu 149 uvedeného rozsudku analýza, na základe ktorej Všeobecný súd zo skutočností uvedených v odôvodneniach 846, 909, 1199, 1208 sporného rozhodnutia, zhrnutých v bodoch 146 a 147 toho istého rozsudku, vyvodil, že pre obvinených dopravcov bolo predvídateľné, že horizontálne stanovenie palivovej prirážky a bezpečnostnej prirážky, ako aj odmietnutie platiť provízie budú viesť k zvýšeniu celkovej ceny prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy.

122 Všeobecný súd teda až po tom, čo konštatoval, že Komisia v spornom rozhodnutí dostatočne preukázala predvídateľnosť takéhoto zvýšenia, preskúmal, či Martinair, ktorá sa v tejto súvislosti odvoláva na protiprávnosť sporného rozhodnutia, predložila dôkazy umožňujúce toto konštatovanie vyvrátiť. Keďže Martinair sa na tento účel odvolávala na hospodársku správu a tvrdila, že existuje účinok spojených nádob, Všeobecný súd v bode 151 napadnutého rozsudku uviedol, že táto hospodárska správa dospela na základe predpokladov týkajúcich sa fungovania odvetvia nákladnej dopravy k záveru, že je teoreticky „pravdepodobné“, že takýto účinok sa v prejednávanej veci prejaví, ale v bode 152 tohto rozsudku uviedol, že uvedená hospodárska správa okrem vágnych a všeobecných tvrdení neobsahuje žiadny konkrétny údaj, ktorý by mohol tento záver podporiť.

123 Podľa ustálenej judikatúry Komisii prináleží, aby predložila dôkazy, ktoré môžu z právneho hľadiska dostatočne preukázať skutočnosti zakladajúce porušenie práva hospodárskej súťaže. Naopak podniku, ktorý uplatňuje dôvod na obhajobu proti konštatovaniu takéhoto porušenia, prináleží, aby predložil dôkaz o tom, že tomuto dôvodu na obhajobu treba vyhovieť. Hoci podľa týchto zásad nesie dôkazné bremeno buď Komisia alebo dotknutý podnik, skutkové okolnosti, ktoré uvádza jeden účastník konania, môžu byť takej povahy, že druhému účastníkovi konania vznikne povinnosť poskytnúť vysvetlenie alebo odôvodnenie, a ak tak neurobí, možno dospieť k záveru, že boli splnené pravidlá v oblasti dôkazného bremena (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. decembra 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, bod 120 a citovanú judikatúru).

124 Túto judikatúru, ktorá je založená na všeobecných pravidlách vykonávania dôkazov, možno uplatniť na situáciu, v ktorej Komisia musí preukázať svoju územnú právomoc, pokiaľ ide o správanie, ktoré má pôvod mimo územia Únie alebo EHP.

125 Z toho vyplýva, že vzhľadom na to, že Všeobecný súd predtým konštatoval, že Komisia dostatočne preukázala predvídateľnosť predmetného zvýšenia cien, nemožno sa domnievať, že Všeobecný súd rozhodnutím uvedeným v bode 122 tohto rozsudku protiprávne obrátil dôkazné bremeno.

126 Okrem toho pokiaľ Martinair zamýšľa spochybniť spôsob, akým Všeobecný súd v bodoch 150 až 152 napadnutého rozsudku posúdil hospodársku správu, na ktorú sa odvolávala, stačí uviesť, že takáto argumentácia je podľa judikatúry pripomenutej v bode 57 tohto rozsudku neprípustná, keďže Martinair netvrdí, že Všeobecný súd skreslil obsah tejto správy.

127 Z vyššie uvedeného vyplýva, že argumentácia uvedená v bodoch 108 a 109 tohto rozsudku sa musí zamietnuť ako čiastočne neprípustná a čiastočne nedôvodná.

128 Pokiaľ ide v druhom rade o výhrady smerujúce proti bodom 164 až 174 napadnutého rozsudku, ktoré obsahujú posúdenie Všeobecného súdu týkajúce sa podstatného účinku na ceny dovážaného tovaru, treba na jednej strane uviesť, že v bode 167 tohto rozsudku Všeobecný súd s odkazom na odôvodnenia 1146, 1215 a 1217 sporného rozhodnutia konštatoval, že jediné a pokračujúce porušenie trvalo 21 mesiacov, pokiaľ sa týkalo spojení medzi Úniou a tretími krajinami, a 8 mesiacov, pokiaľ sa týkalo spojení medzi EHP s výnimkou Únie a tretími krajinami. Tiež konštatoval, že taká bola aj dĺžka trvania účasti všetkých obvinených dopravcov s výnimkou spoločností Lufthansa Cargo a Swiss International Air Lines.

129 V bode 168 uvedeného rozsudku dodal, že z odôvodnenia 889 sporného rozhodnutia, ktoré citoval v tomto bode, vyplýva, že palivová prirážka a bezpečnostná prirážka boli všeobecne uplatniteľnými opatreniami, ktoré neboli špecifické pre určité spojenie a mali sa uplatňovať na všetky spojenia na celom svete vrátane spojení s príletom do EHP. V bode 169 toho istého rozsudku ďalej dodal, že z odôvodnenia 1030 sporného rozhodnutia vyplýva, že cieľom jediného a pokračujúceho porušenia bolo obmedziť hospodársku súťaž medzi obvinenými dopravcami, najmä na spojeniach medzi EHP a tretími krajinami, a že Komisia v jeho odôvodnení 1208 dospela k záveru, že určenie rôznych prvkov ceny predstavuje jedno z najzávažnejších obmedzení hospodárskej súťaže, a že v dôsledku toho konštatovala, že jediné a pokračujúce porušenie si zaslúži uplatnenie koeficientu závažnosti „na hornej časti stupnice“ stanovenej v usmerneniach uvedených v bode 34 tohto rozsudku.

130 Nie je teda preukázané, že by Všeobecný súd pri vyvodení záveru, že účinok na ceny dovážaného tovaru bol podstatný, vychádzal z vlastností sporného kartelu, ktoré neboli uvedené v spornom rozhodnutí. Okolnosť, že Komisia v časti tohto rozhodnutia venovanej stanoveniu jej územnej právomoci výslovne neuviedla skutočnosti uvedené v bodoch 164 až 174 napadnutého rozsudku, nemôže vyvrátiť toto konštatovanie, a to vzhľadom na judikatúru pripomenutú v bode 115 tohto rozsudku. Táto totiž vyžaduje len to, aby sa preskúmanie Všeobecného súdu vzťahovalo na posúdenia uvedené v akte, ktorý mu bol predložený na preskúmanie. Ako ďalej vyplýva z bodov 117 a 134 napadnutého rozsudku, prvá veta odôvodnenia 1045 sporného rozhodnutia obsahovala, hoci len stručne, skutočnosti, ktoré Všeobecnému súdu umožnili overiť, či Komisia preukázala svoju extrateritoriálnu právomoc vzhľadom na kritérium kvalifikovaných účinkov. Práve tieto skutočnosti v spojení s ostatnými odôvodneniami tohto rozhodnutia uvedenými v bodoch 167 až 169 napadnutého rozsudku totiž umožnili Všeobecnému súdu overiť, že Komisia skutočne preukázala existenciu takýchto účinkov, a najmä ich predvídateľnosť.

131 Na druhej strane, pokiaľ Martinair osobitne spochybňuje konštatovanie uvedené v bode 172 napadnutého rozsudku, stačí uviesť, že tento bod, ktorý sa navyše opiera o odôvodnenie 1031 sporného rozhodnutia, predstavuje záverečný bod analýzy vykonanej Všeobecným súdom v bodoch 170 a 171 tohto rozsudku a že táto analýza, ako uviedol Všeobecný súd v tomto bode 170, bola vykonaná len pre úplnosť. Keďže však body 164 až 169 uvedeného rozsudku postačujú na odôvodnenie záveru, ku ktorému Všeobecný súd dospel v bode 174 tohto rozsudku, podľa ktorého Komisia dostatočne preukázala, že účinok na ceny dovážaného tovaru bol podstatný, ako sa vyžaduje, treba túto argumentáciu zamietnuť ako neúčinnú. Podľa ustálenej judikatúry pritom výhrady smerujúce proti doplňujúcim dôvodom rozhodnutia Všeobecného súdu nemôžu mať za následok zrušenie tohto rozhodnutia a sú teda neúčinné (rozsudky z 15. októbra 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij a i./Komisia, 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, ako aj zo 4. októbra 2024, thyssenkrupp/Komisia, C-581/22 P, EU:C:2024:821, bod 263 a citovaná judikatúra).

132 Argumentácia uvedená v bodoch 110 a 111 tohto rozsudku sa preto musí zamietnuť ako čiastočne nedôvodná a čiastočne neúčinná.

133 V treťom rade, pokiaľ ide o výhradu týkajúcu sa bodov 175 až 183 napadnutého rozsudku, v ktorých Všeobecný súd posúdil, či Komisia dostatočne preukázala, že účinok na ceny dovážaného tovaru bol bezprostredný, stačí konštatovať, že táto výhrada sa v podstate zakladá na predpoklade, že Martinair v prvej časti svojho jediného odvolacieho dôvodu preukáže, že Komisia založila svoje konštatovanie o kvalifikovaných účinkoch na špekulatívnych a neoveriteľných predpokladoch. Z bodov 51 až 82 tohto rozsudku však vyplýva, že tento predpoklad nie je dôvodný. Uvedená výhrada je preto tiež nedôvodná.

134 Z vyššie uvedeného vyplýva, že tretia časť jediného odvolacieho dôvodu sa musí zamietnuť ako čiastočne neprípustná, čiastočne neúčinná a čiastočne nedôvodná.

O štvrtej časti týkajúcej sa jediného a pokračujúceho porušenia ako základu pre územnú právomoc Komisie

Argumentácia účastníčok konania

135 Martinair tvrdí, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď v bodoch 186 a 188 napadnutého rozsudku konštatoval, že právomoc Komisie uplatniť článok 101 ZFEÚ na prichádzajúce služby nákladnej dopravy môže byť založená na účinkoch jediného a pokračujúceho porušenia ako celku, vrátane účinkov samostatnej zložky tohto porušenia vykonávanej priamo na trhoch EHP.

136 Pojem „jediné a pokračujúce porušenie“ je procesným pravidlom, ktorého cieľom je zmierniť dôkazné bremeno orgánov hospodárskej súťaže a umožniť im zhromaždiť dôkazy o porušení trvajúcom dlhú dobu a kombinujúcom rôzne správania tvoriace celkovú schému. Nemôže však rozšíriť pôsobnosť Zmluvy o FEÚ, inak by sa územná právomoc Komisie rozšírila na akékoľvek správanie, ktoré patrí do celkovej schémy, bez ohľadu na to, kde dochádza k tomuto správaniu alebo jeho účinkom. Najprv treba preukázať, že určité správanie patrí do územnej pôsobnosti článku 101 ZFEÚ. Až potom možno preukázať, že toto správanie je súčasťou jediného a pokračujúceho porušenia.

137 Odkaz na bod 57 rozsudku zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia (C-413/14 P, EU:C:2017:632), ktorý Všeobecný súd vykonal v bode 193 napadnutého rozsudku, neumožňuje podložiť relevantnosť kritéria týkajúceho sa existencie jediného a pokračujúceho porušenia ako celku na účely preukázania, že kritérium kvalifikovaných účinkov je splnené, keďže správanie a trh, o ktoré ide vo veci, v ktorej bol vydaný tento rozsudok, nie sú porovnateľné so správaním a trhom, o ktoré ide v prejednávanej veci.

138 Komisia tvrdí, že táto časť nie je dôvodná.

Posúdenie Súdnym dvorom

139 Ako vyplýva najmä z bodu 81 napadnutého rozsudku, Martinair sa pred Všeobecným súdom obmedzila na spochybnenie právomoci Komisie uplatniť článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na sporné správanie v rozsahu, v akom sa týkalo prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy.

140 V tejto súvislosti Všeobecný súd v bode 184 napadnutého rozsudku dospel k záveru, že Komisia bola oprávnená konštatovať, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo splnené, pokiaľ ide o koordináciu prichádzajúcich služieb nákladnej dopravy, posudzovanú samostatne, takže právomoc Komisie uplatniť článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na sporné správanie bola v rozsahu, v akom bola spochybnená, preukázaná. Z toho vyplýva, že bolo pre Všeobecný súd nadbytočné v bodoch 185 až 196 napadnutého rozsudku preskúmať, či Komisia bola na účely stanovenia svojej právomoci uplatniť článok 101 ZFEÚ a článok 53 Dohody o EHP na sporné správanie tiež oprávnená v odôvodnení 1046 sporného rozhodnutia konštatovať, že kritérium kvalifikovaných účinkov bolo splnené vzhľadom na účinky jediného a pokračujúceho porušenia posudzovaného ako celok.

141 Okrem toho, ako vyplýva z analýzy prvých troch častí jediného odvolacieho dôvodu, Všeobecný súd sa nedopustil nesprávneho právneho posúdenia ani nahradenia odôvodnenia tým, že v bode 184 napadnutého rozsudku dospel k tomuto záveru.

142 Za týchto podmienok treba konštatovať, že táto štvrtá časť jediného odvolacieho dôvodu sa týka doplňujúceho odôvodnenia napadnutého rozsudku. V súlade s judikatúrou pripomenutou v bode 131 tohto rozsudku sa teda musí zamietnuť ako neúčinná.

143 Keďže žiadnej časti jediného odvolacieho dôvodu uvedeného spoločnosťou Martinair na podporu jej odvolania sa nevyhovelo, treba tento odvolací dôvod a následne aj odvolanie v celom rozsahu zamietnuť.

O trovách

144 Podľa článku 184 ods. 2 rokovacieho poriadku ak odvolanie nie je dôvodné, Súdny dvor rozhodne o trovách konania.

145 Podľa článku 138 ods. 1 tohto rokovacieho poriadku uplatniteľného na konanie o odvolaní na základe jeho článku 184 ods. 1 účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, je povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté.

146 Keďže Komisia navrhla uložiť spoločnosti Martinair povinnosť nahradiť trovy konania a táto spoločnosť nemala úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené uložiť jej povinnosť znášať svoje vlastné trovy konania a nahradiť trovy konania, ktoré vznikli Komisii.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (piata komora) rozhodol takto:

1. Odvolanie sa zamieta.

2. Martinair Holland NV je povinná nahradiť trovy konania.

Podpisy