



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

26. února 2026\*

„Kasační opravný prostředek – Hospodářská soutěž – Kartelové dohody – Trh letecké nákladní dopravy – Rozhodnutí Evropské komise konstatující porušení článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o Evropském hospodářském prostoru a článku 8 Dohody o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací – Koordinace složek cen za služby letecké nákladní dopravy (palivový příplatek, bezpečnostní příplatek a odmítnutí hradit provize z příplatků) – Příchozí služby nákladní dopravy – Územní pravomoc Komise – Kvalifikované účinky – Výpočet pokuty – Polehčující okolnost – Zohlednění regulatorních režimů platných ve třetích zemích – Rovné zacházení – Doba trvání účasti na jediném a trvajícím protiprávním jednání – Důkaz – Účast na jednotlivých složkách jediného a trvajících protiprávního jednání“

Ve věci C-369/22 P,

jejímž předmětem je kasační opravný prostředek podaný na základě článku 56 statutu Soudního dvora Evropské unie dne 8. června 2022,

**Société Air France SA**, se sídlem v Roissy (Francie), zástupci: M. Blayney a A. Wachsmann, avocats,

účastnice řízení podávající kasační opravný prostředek (navrhovatelka)

příčemž další účastníci řízení je:

**Evropská komise**, zástupci: P. Berghe a A. Dawes, jako zmocněnci, ve spolupráci s: původně V. Bringer a N. Coutrelis, avocats, poté N. Coutrelis, avocate,

žalovaná v prvním stupni,

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

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

generální advokát: A. Rantos,

za soudní kancelář: S. Spyropoulos, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 18. dubna 2024,

\* Jednací jazyk: francouzština.

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

vydává tento

## Rozsudek

- 1 Svým kasačním opravným prostředkem se Société Air France SA (dále jen „Air France“) domáhá zrušení rozsudku Tribunálu Evropské unie ze dne 30. března 2022, *Air France v. Komise* (T-338/17, dále jen „napadený rozsudek“, EU:T:2022:180), kterým Tribunal zamítl její žalobu znějící na zrušení rozhodnutí Komise C(2017) 1742 final ze dne 17. března 2017 v řízení podle článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (Věc AT.39258 – *Letecká nákladní doprava*) (dále jen „sporné rozhodnutí“) v rozsahu, v němž se jí týká, a podpůrně na částečné zrušení tohoto rozhodnutí, jakož i na snížení výše pokuty, která jí byla tímto rozhodnutím uložena.

## Právní rámec

### *Dohoda o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem*

- 2 Dohoda o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací, podepsaná v Lucemburku dne 21. června 1999 a schválená jménem Evropského společenství rozhodnutím Rady a Komise 2002/309/ES, Euratom, pokud jde o dohodu o vědeckotechnické spolupráci, ze dne 4. dubna 2002 o uzavření sedmi dohod se Švýcarskou konfederací (Úř. věst. 2002, L 114, s. 1; Zvl. vyd. 11/41, s. 89) (dále jen „Dohoda o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem“), vstoupila v platnost dne 1. června 2002. Články 8 a 9 této dohody odpovídají obdobně článkům 101 a 102 SFEU.
- 3 Podle článku 11 uvedené dohody:
  - „1. Orgány Společenství uplatňují články 8 a 9 [...] v souladu s právními předpisy Společenství uvedenými v příloze této dohody, s přihlédnutím k potřebě úzké spolupráce mezi orgány Společenství a švýcarskými orgány.
  2. Švýcarské orgány rozhodují v souladu s články 8 a 9 o přípustnosti dohod, rozhodnutí a jednání ve vzájemné shodě [...] vztahujících se k trasám mezi Švýcarskem a třetími zeměmi.“
- 4 Nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v člancích [101] a [102 SFEU] (Úř. věst. 2003, L 1, s. 1; Zvl. vyd. 08/02, s. 205) se stalo použitelným v rámci téže dohody s účinností od 5. prosince 2007, a to rozhodnutím č. 1/2007 Smíšeného výboru Společenství-Švýcarsko pro leteckou dopravu zřízeného dohodou mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě ze dne 5. prosince 2007, kterým se nahrazuje příloha Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (Úř. věst. 2008, L 34, s. 19). K tomuto datu nahradilo nařízení Rady (EHS) č. 3975/87 ze dne 14. prosince 1987, kterým se stanoví postup pro použití pravidel hospodářské soutěže pro podniky v odvětví letecké dopravy (Úř. věst. 1987, L 374, s. 1; Zvl. vyd. 07/01, s. 262), které bylo uvedeno v příloze Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem od jejího vstupu v platnost.

### ***Smlouva o FEU***

5 Článek 101 odst. 1 SFEU stanoví:

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

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

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

c) rozdělují trhy nebo zdroje zásobování;

[...]“

### ***Dohoda o EHP***

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

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

### ***Narizení č. 1/2003***

8 Článek 32 písm. c) nařízení č. 1/2003 stanovil, že se toto nařízení nevztahuje „na leteckou dopravu mezi letišti Společenství a třetími zeměmi“.

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

### ***Nařízení č. 411/2004***

10 Body 2, 3 a 7 odůvodnění nařízení č. 411/2004 uvádějí:

„(2) [Evropská k]omise [...] nemá při porušení článků [101] a [102 SFEU], pokud jde o leteckou dopravu mezi Společenstvím a třetími zeměmi, vyšetřovací a vykonávací pravomoci, [...] které má ve vztahu k letecké dopravě ve Společenství. [...] Navíc se zvláštní práva, pravomoci [...], které jsou nařízením (ES) č. 1/2003 přiznány [...] vnitrostátním soudům a orgánům pro hospodářskou soutěž v členských státech, nevztahují na leteckou dopravu mezi Společenstvím a třetími zeměmi; [...]

(3) Praktiky odporující zásadám hospodářské soutěže v letecké dopravě mezi Společenstvím a třetími zeměmi mohou ovlivňovat obchod mezi členskými státy. Protože mechanismy stanovené v nařízením (ES) č. 1/2003, jejichž účelem je provedení pravidel hospodářské soutěže podle článků [101] a [102 SFEU], jsou stejně vhodné pro uplatňování pravidel hospodářské soutěže v letecké dopravě mezi Společenstvím a třetími zeměmi, měla by být oblast působnosti uvedeného nařízení rozšířena i na tuto dopravu.

[...]

(7) Komise by měla být zmocněna udělovat v odvětví letecké dopravy blokové výjimky, které by se vztahovaly jak na dopravu mezi Společenstvím a třetími zeměmi, tak i na dopravu ve Společenství. [...]

### ***Pokyny z roku 2006***

11 Body 29 a 37 pokynů pro výpočet pokut uložených podle čl. 23 odst. 2 písm. a) nařízení č. 1/2003 (Úř. věst. 2006, C 210, s. 2, dále jen „pokyny z roku 2006“) stanoví:

„29. Komise může snížit základní částku pokuty, jestliže zjistí existenci polehčujících okolností, například:

[...]

– jestliže protikonkurenční jednání bylo povoleno nebo doporučováno veřejnými orgány nebo právními předpisy. [...]

[...]

37. Přestože je v těchto pokynech vysvětlena obecná metodika stanovování výše pokut, konkrétní okolnosti dané věci nebo nutnost dosáhnout v dané věci odrazujícího účinku, mohou být důvodem k tomu, aby se Komise odchýlila od této metodiky nebo od limitů stanovených v bodě 21.“

### **Skutečnosti předcházející sporu a sporné rozhodnutí**

12 Skutečnosti předcházející sporu a sporné rozhodnutí, jak byly uvedeny v bodech 1 až 58 napadeného rozsudku, lze pro účely tohoto řízení shrnout následovně.

- 13 Air France je leteckou dopravní společností, jejíž 100 % hlasovacích práv a hospodářských práv vlastní holdingová společnost Air France-KLM (dále jen „Air France-KLM“). Společnost Air France působí na trhu služeb letecké nákladní dopravy.
- 14 V odvětví nákladní dopravy zajišťují leteckou dopravu nákladu letecké společnosti (dále jen „dopravci“). Dopravci zpravidla poskytují služby nákladní dopravy spedičním podnikům, které zajišťují přepravu tohoto nákladu jménem odesílatelů. Jako protiplnění tyto spediční podniky platí dopravcům cenu, která se skládá ze sazeb vypočtených za kilogram a dále z různých příplatků.

### ***Správní řízení***

- 15 Dne 7. prosince 2005 obdržela Komise žádost o ochranu na základě oznámení o ochraně před pokutami a snížení pokut v případech kartelů (Úř. věst. 2002, C 45, s. 3; Zvl. vyd. 08/02, s. 155) podanou společností Deutsche Lufthansa AG a jejími dvěma dceřinými společnostmi, Lufthansa Cargo AG a Swiss International Air Lines AG. Podle této žádosti existovaly protisoutěžní kontakty mezi několika dopravci, které se týkaly složek ceny služeb poskytovaných na trhu letecké nákladní dopravy, a sice zavedení tzv. „palivových“ a „bezpečnostních“ příplatků, jakož i odmítnutí těchto dopravců hradit spedičním podnikům provizi z příplatků (dále jen „odmítnutí hradit provize“).
- 16 Ve dnech 14. a 15. února 2006 provedla Komise neohlášené kontroly v prostorách několika dopravců.
- 17 V návaznosti na tyto kontroly podalo několik dopravců, včetně společnosti Air France-KLM jednající jménem společnosti Air France, žádost o ochranu před pokutami na základě oznámení Komise o ochraně před pokutami a snížení pokut v případech kartelů uvedenou v bodě 15 tohoto rozsudku.
- 18 Dne 19. prosince 2007 zaslala Komise oznámení námitek 27 dopravcům, včetně společnosti Air France, kteří následně předložili písemné připomínky. Slyšení se konalo od 30. června do 4. července 2008.

### ***Původní rozhodnutí***

- 19 Dne 9. listopadu 2010 přijala Komise rozhodnutí C(2010) 7694 final týkající se řízení podle článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací o letecké dopravě (věc COMP/39258 – Letecká nákladní doprava) (dále jen „původní rozhodnutí“). Toto rozhodnutí bylo určeno 21 dopravcům, mezi nimiž byla i společnost Air France.
- 20 Uvedené rozhodnutí ve svém odůvodnění uvádělo, že obvinění dopravci koordinovali své jednání v oblasti cen za poskytování služeb nákladní dopravy tím, že se dohodli na palivovém příplatku, bezpečnostním příplatku a na odmítnutí hradit provize, a podíleli se tak na jediném a trvajícím protiprávním jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článkem 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem, k němuž docházelo na území Evropského hospodářského prostoru (EHP) a Švýcarska.

### ***Rozsudky ze dne 16. prosince 2015***

- 21 Rozsudkem ze dne 16. prosince 2015, *Air France v. Komise* (T-63/11, EU:T:2015:993), zrušil Tribunál původní rozhodnutí v rozsahu, v němž se týkalo společnosti Air France. Dvanácti dalšími rozsudky z téhož dne Tribunál rovněž zcela nebo částečně zrušil toto rozhodnutí v rozsahu, v němž se týkalo dvanácti dalších dopravců nebo skupin dopravců.
- 22 Tribunál rozhodl, že uvedené rozhodnutí bylo stíženou vadou odůvodnění.

### ***Sporné rozhodnutí***

- 23 Dne 20. května 2016 zaslala Komise dopravcům uvedeným v původním rozhodnutí, kteří proti němu podali žalobu k Tribunálu, dopis, ve kterém je informovala o svém záměru přijmout znovu rozhodnutí konstatující jejich účast na jediném a trvajícím protiprávním jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článkem 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem na všech trasách uvedených v tomto původním rozhodnutí. K předložení připomínek jim byla poskytnuta lhůta jednoho měsíce. Všichni této možnosti využili.
- 24 Dne 17. března 2017 přijala Komise sporné rozhodnutí, které bylo určeno 19 dopravcům, včetně společnosti Air France.
- 25 Sporné rozhodnutí uvádí, že obvinění dopravci koordinovali své jednání v oblasti cen za poskytování služeb nákladní dopravy po celém světě prostřednictvím palivového příplatku, bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize (dále jen „sporná kartelová dohoda“), čímž se dopustili jediného a trvajícího protiprávního jednání v rozporu s článkem 101 SFEU, článkem 53 Dohody o EHP a článkem 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem.
- 26 V oddíle 4 tohoto rozhodnutí, nadepsaném „Popis skutkových okolností“, Komise zejména uvedla, že šetření odhalilo celosvětový kartel založený na síti dvoustranných a mnohostranných kontaktů mezi soutěžiteli v průběhu dlouhého časového období, pokud jde o kroky, které se rozhodli, plánovali nebo zamýšleli učinit ve vztahu k různým složkám ceny služeb nákladní dopravy uvedeným v předchozím bodě. Zdůraznila, že společným cílem této sítě kontaktů byla koordinace jednání soutěžitelů v oblasti cen nebo snížení nejistoty ohledně jejich cenové politiky. Poté popsala kontakty týkající se palivového příplatku, bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize a posoudila skutkové důkazy týkající se jednak sporné kartelové dohody jako celku a jednak každého z adresátů uvedeného rozhodnutí.
- 27 V oddíle 5 sporného rozhodnutí, nadepsaném „Použití příslušných pravidel hospodářské soutěže“, použila Komise článek 101 SFEU na skutkové okolnosti projednávané věci, přičemž upřesnila, že odkazy na tento článek je třeba chápat rovněž jako odkazy na článek 53 Dohody o EHP a článek 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem, jelikož tato ustanovení se použijí obdobně, není-li stanoveno jinak.
- 28 V tomto ohledu přezkoumala Komise stran své pravomoci meze své časové a územní pravomoci, pokud jde o zjištění a sankcionování protiprávního jednání v rozporu s pravidly hospodářské soutěže v projednávané věci.
- 29 Zaprvé v bodech 822 až 832 odůvodnění sporného rozhodnutí, které tvoří pododdíl 5.2 tohoto rozhodnutí, nadepsaný „Pravomoc Komise“, Komise v podstatě uvedla, že nepoužije nejprve článek 101 SFEU na dohody a jednání před 1. květnem 2004 týkající se tras mezi letišti

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

- 30 Zadruhé v bodech 1036 až 1046 odůvodnění sporného rozhodnutí, které byly součástí pododdílu 5.3.8 tohoto rozhodnutí nadepsaného „[P]oužitelnost článku 101 [SFEU] a článku 53 Dohody o EHP na příchozí trasy“ uvedla Komise důvody, proč odmítla argumenty několika obviněných dopravců, že překročila meze své územní pravomoci podle pravidel mezinárodního práva veřejného, když konstatovala a uložila sankci za protiprávní jednání, které je v rozporu s těmito dvěma ustanoveními, na trasách ze třetích zemí a do EHP (dále jen „příchozí trasy“, a pokud jde o služby nákladní dopravy poskytované na těchto trasách, „příchozí služby nákladní dopravy“).
- 31 Konkrétně v bodě 1045 odůvodnění uvedeného rozhodnutí uvedla Komise, že protisoutěžní jednání, pokud jde o příchozí služby nákladní dopravy, „mohou mít bezprostřední, podstatné a předvídatelné účinky v rámci Unie a EHP, neboť zvýšené náklady na leteckou dopravu do EHP, a tedy i vyšší ceny dováženého zboží, mohou mít z podstaty dopad na spotřebitele v EHP“. Dodala, že v projednávané věci tato jednání mohla mít takové účinky rovněž na poskytování služeb nákladní dopravy jinými dopravci v EHP, mezi dopravními uzly („hubs“) v EHP využívanými dopravci ze třetích zemí a letišti určení těchto zásilek v EHP, která nebyla obsluhována dopravcem ze třetí země.
- 32 V bodě 1046 odůvodnění téhož rozhodnutí Komise dále uvedla, že sporná kartelová dohoda byla „prováděna celosvětově“, že ujednání o příchozích trasách byla nedílnou součástí jediného a trvajících protiprávního jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP a že jednotné uplatňování příplatků v celosvětovém rozsahu bylo klíčovým prvkem této kartelové dohody.
- 33 Pododdíl 5.3 sporného rozhodnutí, který se v projednávané věci týká použití článku 101 SFEU, článku 53 Dohody o EHP a článku 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem, obsahuje body 833 až 1052 odůvodnění tohoto rozhodnutí. Zaprvé v bodě 846 odůvodnění tohoto rozhodnutí měla Komise za to, že obvinění dopravci koordinovali své jednání nebo ovlivňovali tvorbu cen, „což v konečném důsledku představ[oval] stanovení cen ve vztahu k“ palivovému příplatku, bezpečnostnímu příplatku a úhradě provize z příplatků spedičním podnikům. V bodě 861 odůvodnění uvedeného rozhodnutí měla za to, že „obecný systém koordinace jednání v oblasti cen u služeb nákladní dopravy“ odhalený jejím šetřením potvrzuje existenci „komplexního protiprávního jednání skládajícího se z různých jednání, která [bylo možné] kvalifikovat buď jako dohodu, nebo jako jednání ve vzájemné shodě, kdy soutěžitelé vědomě nahradili rizika hospodářské soutěže vzájemnou praktickou spoluprací“.
- 34 Zadruhé v bodě 869 odůvodnění sporného rozhodnutí Komise konstatovala, že „dotčené jednání představuje jediné a trvajících protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 [SFEU]“, přičemž v bodech 870 až 902 odůvodnění tohoto rozhodnutí upřesnila, že dotčená ujednání sledovala jediný protisoutěžní cíl, který spočíval v zabránění hospodářské soutěži v odvětví letecké nákladní

dopravy v EHP, týkala se poskytování služeb nákladní dopravy a stanovování jejich cen, jakož i stejných podniků, měla jedinou a trvající povahu a týkala se tří složek, a to palivového příplatku, bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize. V tomto rámci Komise v bodě 881 odůvodnění tohoto rozhodnutí uvedla, že se společnost Air France podílela na těchto třech složkách.

- 35 Zatřetí v bodě 903 odůvodnění uvedeného rozhodnutí konstatovala Komise, že dotčené protisoutěžní jednání mělo za cíl omezit hospodářskou soutěž přinejmenším v rámci Unie, EHP a Švýcarska. V bodě 917 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise v podstatě dodala, že proto nebylo nutné zohlednit konkrétní účinky tohoto jednání.
- 36 Začtvrté v bodech 972 až 1021 odůvodnění sporného rozhodnutí přezkoumala Komise právní úpravu sedmi třetích zemí, o níž několik obviněných dopravců tvrdilo, že jim ukládala, aby se vzájemně domlouvali na příplatcích, čímž bránili uplatňování relevantních pravidel hospodářské soutěže. Komise měla za to, že tito dopravci neprokázali, že jednali pod nátlakem těchto třetích zemí.
- 37 Zapáté v bodech 1024 až 1035 odůvodnění tohoto rozhodnutí Komise konstatovala, že jediné a trvající protiprávní jednání mohlo citelně ovlivnit obchod mezi členskými státy, mezi smluvními stranami Dohody o EHP a mezi smluvními stranami Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem.
- 38 Oddíl 7 sporného rozhodnutí, nadepsaný „Doba trvání protiprávního jednání“, obsahuje body 1146 až 1169 odůvodnění tohoto rozhodnutí. Jak vyplývá z bodu 1146 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, měla Komise za to, že sporná kartelová dohoda začala dne 7. prosince 1999 a trvala do 14. února 2006. V bodě 1146 odůvodnění upřesnila, že tato kartelová dohoda porušila:
- článek 101 SFEU od 7. prosince 1999 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu mezi letišti v Unii;
  - článek 101 SFEU od 1. května 2004 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu na trasách Unie – třetí země;
  - článek 53 Dohody o EHP od 7. prosince 1999 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu mezi letišti v EHP;
  - článek 53 Dohody o EHP od 19. května 2005 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu na trasách EHP kromě tras Unie – třetí země;
  - článek 8 Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem od 1. června 2002 do 14. února 2006, pokud jde o leteckou dopravu na trasách Unie-Švýcarsko.
- 39 V bodě 1169 odůvodnění téhož rozhodnutí uvedla Komise, že protiprávní jednání trvalo, pokud jde o společnost Air France, od 7. prosince 1999 do 14. února 2006.
- 40 V oddíle 8 sporného rozhodnutí se Komise zabývala nápravnými opatřeními, která mají být přijata, a pokutami, které mají být uloženy, s odkazem na pokyny z roku 2006. Na základě bodu 37 těchto pokynů zejména uplatnila 50 % snížení základních částek pokut, jelikož část služeb týkajících se příchozích tras, jakož i odchozích tras z EHP a do třetích zemí, s výjimkou tras

Unie-Švýcarsko, byla poskytována mimo území, na které se vztahuje Dohoda o EHP, a že část škody tedy pravděpodobně vznikla mimo toto území. Kromě toho na základě bodu 29 těchto pokynů přiznala obviněným dopravcům dodatečné snížení základních částek o 15 % (dále jen „obecné snížení pokuty přiznané z důvodu polehčujících okolností“) z důvodu, že některé regulatorní režimy podporovaly spornou kartelovou dohodu.

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

„Článek 1

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

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

[...]

c) [Air France] od 7. prosince 1999 do 14. února 2006;

[...]

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

[...]

c) [Air France] od 1. května 2004 do 14. února 2006;

[...]

3) Následující podniky porušily článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o [trasy EHP kromě tras Unie – třetí země] po tato období:

[...]

c) [Air France] od 19. května 2005 do 14. února 2006;

[...]

4) Následující podniky porušily článek 8 [Dohody o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem], pokud jde o [trasy Unie-Švýcarsko] po tato období:

[...]

c) [Air France] od 1. června 2002 do 14. února 2006;

[...]

### Článek 3

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

[...]

b) [Air France-KLM] a [Air France] společně a nerozdílně: 182 920 000 [eur];

[...]

### Článek 4

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

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

### Řízení před Tribunálem a napadený rozsudek

- 42 Návrhem došlým kanceláři Tribunálu dne 30. května 2017 podala společnost Air France žalobu znějící na zrušení celého sporného rozhodnutí v rozsahu, v němž se jí týká, podpůrně na zrušení čl. 1 odst. 1 písm. c), odst. 2 písm. c), odst. 3 písm. c) a odst. 4 písm. c), čl. 3 písm. b), jakož i článku 4 sporného rozhodnutí a na snížení pokuty, která jí byla tímto rozhodnutím uložena, a ještě podpůrněji na zrušení čl. 3 písm. b) sporného rozhodnutí, jakož i na snížení výše pokuty, která jí byla tímto rozhodnutím uložena.
- 43 Na podporu této žaloby předložila společnost Air France osm žalobních důvodů směřujících ke zrušení, jakož i devět argumentů směřujících ke snížení výše pokuty, která jí byla uložena.
- 44 Třetí z těchto žalobních důvodů vycházel z nedostatku pravomoci Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy, sedmý žalobní důvod vycházel z pochybení a porušení zásady proporcionality při výpočtu doby trvání účasti společnosti Air France na jediném a trvajícím protiprávním jednání a osmý žalobní důvod vycházel z nedostatku odůvodnění, jakož i z nedostatečnosti obecného snížení pokuty přiznaného z důvodu polehčujících okolností. Tribunál dále vznesl bez návrhu důvod vycházející z nedostatku pravomoci Komise s ohledem na Dohodu o letecké dopravě mezi ES a Švýcarskem konstatovat a sankcionovat porušení článku 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy mezi letišti v zemích, které jsou smluvními stranami Dohody o EHP, a letišti ve Švýcarsku (dále jen „trasy EHP kromě tras Unie-Švýcarsko“).
- 45 Argumenty podporující její návrh na snížení výše pokuty odpovídaly v případě sedmi z nich osmi žalobním důvodům směřujícím ke zrušení. Společnost Air France k tomu v odpověď na organizační procesní opatření Tribunálu týkající se žalobního důvodu, který uplatnil bez návrhu, doplnila dva další argumenty týkající se zaprvé příjmů ze služeb nákladní dopravy dosažených na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko, které by měly být z hodnoty tržeb vyloučeny, a zadruhé skutečnosti, že vyloučení tras EHP kromě tras Unie-Švýcarsko ze zeměpisného rozsahu jediného a trvajícího protiprávního jednání může odůvodnit snížení koeficientu závažnosti.

- 46 Napadeným rozsudkem Tribunál zamítl všechny tyto žalobní důvody směřující ke zrušení, včetně žalobního důvodu, který uplatnil i bez návrhu. V rámci posledně uvedeného důvodu však Tribunál konstatoval, že Komise přiznala, že při určování výše pokut „nedopatřením“ zahrnula do hodnoty tržeb obrat, kterého někteří obvinění dopravci dosáhli během dotčeného období na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko, přičemž má za to, že to mělo dopad pouze na příjmy, které bylo třeba zohlednit pro účely výpočtu základní částky těchto pokut. Dále měl Tribunál v rámci sedmého žalobního důvodu za to, že Komise nebyla oprávněna použít vůči společnosti Air France některé kontakty uvedené ve sporném rozhodnutí, ale že tento orgán mohl mít nicméně správně za to, že měl k dispozici dostatečné důkazy o účasti společnosti Air France na sporné kartelové dohodě od 7. prosince 1999 do 19. ledna 2001, jakož i od 20. října 2005 do 14. února 2006.
- 47 Pokud jde o výši pokuty, Tribunál uvedl, že celková hodnota tržeb dosažených společnostmi Air France v roce 2005, tj. 1 150 248 000 eur, zahrnovala příjmy dosažené na trasách EHP kromě tras Unie-Švýcarsko, tj. 2 502 eur, ačkoli tyto trasy nespádaly do rozsahu jediného a trvajících proti-právního jednání konstatovaného Komisí, jak Tribunál sám konstatoval v souvislosti s důvodem, který vznesl bez návrhu. Měl tedy za to, že je třeba tuto částku vyloučit z celkové hodnoty tržeb v souladu s třetím argumentem společnosti Air France. Dále měl Tribunál za to, že vyloučení některých kontaktů ze souboru nepřímých důkazů vyplývajících z přezkumu sedmého žalobního důvodu neodůvodňuje, aby bylo společnosti Air France přiznáno dodatečné snížení pokuty z důvodu polehčujících okolností. Dodal, že nic neumožňuje prokázat nevhodnost obecného snížení pokuty přiznaného z důvodu polehčujících okolností. Na základě výkonu své pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci stanovil Tribunál konečnou částku pokuty, která měla být uložena společnosti Air France, na 182 920 000 eur. Vzhledem k tomu, že tato částka byla totožná s výší pokuty uložené společnosti Air France ve sporném rozhodnutí, zamítl návrhová žádání tohoto podniku směřující ke změně výše pokuty.

### **Návrhová žádání účastnic v řízení o kasačním opravném prostředku**

- 48 Svým kasačním opravným prostředkem společnost Air France navrhuje, aby Soudní dvůr:
- zrušil napadený rozsudek, a v důsledku toho zrušil sporné rozhodnutí v rozsahu, v němž se jí týká a ukládá jí pokutu;
  - podpůrně snížil na přiměřenou částku pokutu ve výši 182 920 000 eur, která jí byla uložena společně a nerozdílně se společností Air France-KLM v čl. 3 písm. b) sporného rozhodnutí, a
  - v každém případě uložil Komisi náhradu nákladů řízení vynaložených jak před Soudním dvorem, tak před Tribunálem.
- 49 Komise navrhuje, aby Soudní dvůr:
- kasační opravný prostředek zamítl a uložil společnosti Air France úhradu nákladů řízení;
  - podpůrně, pokud Soudní dvůr kasačnímu opravnému prostředku vyhoví, vrátil věc Tribunálu a rozhodl, že o nákladech řízení bude rozhodnuto později.

## Ke kasačnímu opravnému prostředku

- 50 Na podporu svého kasačního opravného prostředku společnost Air France vznáší tři důvody. V rámci prvního důvodu kasačního opravného prostředku, uplatněného primárně, tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení a porušil svou povinnost uvést odůvodnění, když potvrdil pravomoc Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy. V rámci druhého důvodu kasačního opravného prostředku, uplatněného podpůrně, tvrdí, že došlo k porušení povinnosti uvést odůvodnění a zásady rovného zacházení v rámci zohlednění regulatorních režimů. Třetí důvod kasačního opravného prostředku, rovněž uplatněný podpůrně, vychází z nesprávných právních posouzení, kterých se měl Tribunál dopustit při posuzování účasti společnosti Air France na jediném a trvajícím protiprávním jednání v období od 7. prosince 1999 do 14. února 2006.

### *K prvnímu důvodu kasačního opravného prostředku, týkajícímu se pravomoci Komise k použití článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy*

- 51 První důvod kasačního opravného prostředku společnosti Air France je rozdělen do dvou částí. V první části tvrdí, že Tribunál porušil nařízení č. 411/2004 tím, že toto nařízení nesprávně vyložil. Ve druhé části tvrdí, že analýza kvalifikovaných účinků provedená Tribunálem je každopádně stížena vadou spočívající v nesprávném právním posouzení a v porušení povinnosti uvést odůvodnění.

#### *K první části, vycházející z porušení nařízení č. 411/2004*

##### *– Argumenty účastnic řízení*

- 52 Společnost Air France tvrdí, že body 90 a 94 napadeného rozsudku jsou z právního hlediska nesprávné v rozsahu, v němž měl Tribunál za to, že nařízení č. 411/2004 a rozhodnutí Smíšeného výboru EHP č. 40/2005 svěřila Komisi pravomoc použít články 101 a 102 SFEU na trasy Unie – třetí země od 1. května 2004 a články 53 a 54 Dohody o EHP na trasy EHP kromě tras Unie – třetí země od 19. května 2005 a že tato pravomoc nevyklučuje příchozí služby nákladní dopravy z důvodu, že již neexistuje „výslovný textový základ“, který by mohl odůvodnit, že tyto služby zůstávají vyloučeny z režimu zavedeného nařízením č. 1/2003.
- 53 Je pravda, že Tribunál uznal, že použití nařízení č. 411/2004 na příchozí služby nákladní dopravy není v tomto nařízení výslovně stanoveno, jelikož směr dotčených tras není v tomto nařízení uveden. Měl však za to, že neexistence výslovné zmínky o nedostatku pravomoci Komise k rozhodování o příchozích službách nákladní dopravy musí být vykládána tak, že je Komisi v tomto ohledu přiznána pravomoc. Přitom s ohledem na zásadu, podle které musí být případné pochybnosti soudu ku prospěchu podniku, jemuž je určeno rozhodnutí konstatující protiprávní jednání, musí být použitelná právní úprava vykládána ve smyslu, který není pro tento podnik nepříznivý. Mlčení nařízení č. 411/2004 o směru tras „mezi třetími zeměmi a Unií“, jakož i výslovná zmínka v tomto nařízení o pravomoci Komise v oblasti letecké dopravy pro dopravu „mezi Společenstvím a třetími zeměmi“ tedy měly vést Tribunál k tomu, aby uvedené nařízení vyložil tak, že vylučuje příchozí služby nákladní dopravy z pravomoci Komise.
- 54 Komise tvrdí, že první část není opodstatněná.

– Závěry Soudního dvora

- 55 V první řadě je třeba uvést, že podle článku 3 nařízení č. 411/2004 se zrušuje písmeno c) v článku 32 nařízení č. 1/2003, který stanovil, že se posledně uvedené nařízení nevztahuje na „leteckou dopravu mezi letišti [Unie] a třetími zeměmi“. Podle článku 4 nařízení č. 411/2004 nabylo toto zrušení účinnosti dne 1. května 2004. Od tohoto data tedy nařízení č. 1/2003 ve znění nařízení č. 411/2004 již neobsahuje ustanovení, podle kterého se nařízení č. 1/2003 nevztahuje na leteckou dopravu mezi letišti Unie a letišti třetích zemí.
- 56 Ani z ustanovení nařízení č. 411/2004, ani z preambule tohoto nařízení, konkrétně z bodů 2, 3 a 7 jeho odůvodnění, nevyplývá, jak v podstatě uvedl Tribunál v bodě 91 napadeného rozsudku, že unijní normotvůrce tím, že odkazoval jak v názvu uvedeného nařízení, tak v těchto bodech odůvodnění na leteckou dopravu „mezi“ Unii a třetími zeměmi, měl v úmyslu zahrnout pouze leteckou dopravu „z“ Unie „do“ třetích zemí, nebo jinými slovy pouze odchozí leteckou dopravu. Naopak výraz „mezi“ podle jeho obvyklého smyslu v běžném jazyce označuje prostor, který odděluje dvě místa, dva předměty nebo dvě osoby. Je tedy neutrální, pokud jde v projednávané věci o směr dotčené letecké dopravy.
- 57 V důsledku toho se Tribunál nedopustil nesprávného právního posouzení, když v bodě 90 napadeného rozsudku konstatoval, že od 1. května 2004 již neexistuje „výslovný textový základ“, který by mohl odůvodnit vyloučení příchozích služeb nákladní dopravy z režimu zavedeného nařízením č. 1/2003 ve znění nařízení č. 411/2004.
- 58 Ve druhé řadě na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Air France, z napadeného rozsudku každopádně nevyplývá žádná pochybnost na straně Tribunálu, pokud jde o působnost nařízení č. 411/2004. V tomto ohledu tvrzení společnosti Air France, podle kterého Tribunál uznal, že použití nařízení č. 411/2004 na příchozí služby nákladní dopravy není v tomto nařízení výslovně stanoveno, nemá v napadeném rozsudku oporu. Nadto je vyvráceno doslovným výkladem tohoto nařízení uvedeným v bodě 90 napadeného rozsudku. Dále Tribunál v bodech 91 až 93 uvedeného rozsudku rovněž uvedl, že nic ve znění nebo obecné systematice uvedeného nařízení neumožňuje mít za to, že unijní normotvůrce měl v úmyslu zachovat vyloučení příchozích služeb nákladní dopravy z působnosti nařízení č. 1/2003, že účel nařízení č. 411/2004 svědčil rovněž ve prospěch zahrnutí příchozích služeb nákladní dopravy do této působnosti a že přípravné práce na posledně uvedeném nařízení potvrdily, že unijní normotvůrce nijak nezamýšlel rozlišovat mezi zejména příchozími trasami a odchozími trasami z EHP a do třetích zemí.
- 59 Ve třetí řadě je nesporné, že nařízení č. 411/2004 bylo začleněno do Dohody o EHP rozhodnutím Smíšeného výboru EHP č. 40/2005, přičemž nařízení č. 1/2003 bylo samo začleněno do této dohody rozhodnutím Smíšeného výboru EHP č. 130/2004, a že obě tato rozhodnutí vstoupila v platnost dne 19. května 2005.
- 60 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že Tribunál v bodě 94 napadeného rozsudku správně dospěl k závěru, že příchozí služby nákladní dopravy spadají do působnosti nařízení č. 411/2004, jakož i rozhodnutí Smíšeného výboru EHP č. 40/2005, a z toho vyvodil, že se Komise nedopustila pochybení, když v bodě 1041 odůvodnění sporného rozhodnutí konstatovala, že článek 101 SFEU je použitelný na leteckou dopravu mezi Unii a třetími zeměmi „v obou směrech“, přičemž tyto úvahy platí i pro článek 53 Dohody o EHP, pokud jde o trasy EHP kromě tras Unie – třetí země.
- 61 První část prvního důvodu kasačního opravného prostředku musí být tudíž zamítnuta jako neopodstatněná.

*K druhé části, vycházející z nesprávných právních posouzení při analýze kvalifikovaných účinků a z porušení povinnosti uvést odůvodnění*

– *Argumenty účastnic řízení*

- 62 Společnost Air France tvrdí, že se Tribunál každopádně dopustil nesprávného právního posouzení a porušil svou povinnost uvést odůvodnění, když odůvodnil pravomoc Komise pro příchozí služby nákladní dopravy s ohledem na kritérium založené na kvalifikovaných účincích protisoutěžního jednání v Unii (dále jen „kritérium kvalifikovaných účinků“), přičemž toto kritérium nebylo v projednávané věci splněno.
- 63 Zprvce body 119, 123 a 124 napadeného rozsudku jsou stíženy vadou spočívající v porušení článku 101 SFEU a zaměnění územní pravomoci Komise s kvalifikací určitého jednání jako omezení hospodářské soutěže. Když totiž Tribunál tvrdil, že použití kritéria kvalifikovaných účinků nemůže vyžadovat prokázání konkrétních účinků, které předpokládá kvalifikace jednání jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska důsledku“, měl za to, že je možné vyhnout se prokázání kvalifikovaných účinků jednání prováděného mimo EHP, pokud toto jednání může být kvalifikováno jako omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu. To je však nesprávné, neboť za účelem určení případné pravomoci Komise, pokud jde o jednání prováděná mimo EHP, s ohledem na kritérium kvalifikovaných účinků, musí tento orgán prokázat, že dotčená jednání mají předvídatelné, bezprostřední a podstatné účinky v EHP a že jsou tyto účinky pravděpodobné. Žádné z těchto kritérií neodpovídá kritériím definujícím případné účinky protiprávního jednání z hlediska účelu. Analýza kritéria kvalifikovaných účinků nemůže být v případě omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu zmírněna.
- 64 Zadruhé Tribunál nepoužil důkazní standard definovaný Soudním dvorem v rozsudku ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise (C-413/14 P, EU:C:2017:632), pokud jde o prokázání kvalifikovaných účinků, a porušil povinnost uvést odůvodnění. Pokud jde o jednání prováděná mimo EHP a týkající se služeb sjednaných a fakturovaných zákazníkům mimo EHP, stanovení pravomoci Komise o nich rozhodovat by vyžadovalo, aby tento orgán prokázal, že tato jednání mají „předvídatelné, bezprostřední a podstatné účinky v EHP“. V bodech 132, 133 a 147 napadeného rozsudku měl přitom Tribunál za to, že k prokázání „kvalifikovaných účinků“ ve smyslu judikatury Soudního dvora postačují nepřímé účinky, jejichž nejistou povahu sám uznal, přičemž tato nejistota již ostatně není zmíněna v bodě 149 uvedeného rozsudku. Takové účinky však nelze prokázat, jsou-li příliš vzdálené nebo čistě hypotetické.
- 65 Zatřetí Tribunál neprokázal ani neověřil „pravděpodobnost“ tvrzených kvalifikovaných účinků. Podobně jako Komise se Tribunál omezil na připomenutí povahy protiprávního jednání, aniž ověřil účinek příplatků na celkovou prodejní cenu služeb nákladní dopravy, ačkoli tyto příplatky představovaly v průměru pouze 18 % z konečné ceny služeb v letech 2004–2005. Tribunál se rovněž nesnažil ověřit, zda a v jakém rozsahu spediční podniky skutečně přenesly toto údajné zvýšení cen celkových nákladů na dopravu na odesílatele, ani zda a v jakém rozsahu odesílatelé přenesli toto údajné zvýšení nákladů na dopravu na spotřebitele.
- 66 Začtvrté ve fázi analýzy předvídatelnosti účinků Tribunál přijal odůvodnění kruhem ukládající společnosti Air France povinnost předložit nemožný důkaz a protiprávně obrátil důkazní břemeno. V bodech 136, 137 a 140 napadeného rozsudku tak vytýkal společnosti Air France, že neprokázala, že „účinek spojených nádob“ byl natolik pravděpodobný, že by učinil relevantní účinek, a sice zvýšení cen, nepředvídatelným. Přitom důkazní břemeno ohledně tohoto prokázání

spočívalo na Komisi. Společnost Air France uvádí, že se dovolávala tohoto účinku v rámci správního řízení, ale Komise pouze podotkla, že se jednalo o omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu, aniž ve sporném rozhodnutí analyzovala relevanci uvedeného účinku.

- 67 Zapáté z bodu 172 a následujících napadeného rozsudku vyplývá, že Tribunál měl za to, že může odůvodnit pravomoc Komise rozhodovat o příchozích trasách odkazem na to, že protiprávní jednání bylo jediné a trvající. Pojem „jediné a trvající protiprávní jednání“ však neumožňuje rozšiřovat rozsah zákazů stanovených Smlouvou o FEU. Odkaz, který Tribunál v tomto ohledu učinil na bod 57 rozsudku ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise (C-413/14 P, EU:C:2017:632), je irelevantní a nezohledňuje dosah tohoto rozsudku. Věc, ve které byl vydán uvedený rozsudek, se totiž týkala praktiky prováděné na globální úrovni na jediném celosvětovém zeměpisném trhu s dopadem zejména v EHP, zatímco v projednávané věci byly praktiky prováděny na různých zeměpisných trzích, z nichž se některé, jako například trh příchozích tras, nacházejí mimo EHP. Tribunál tím mimo jiné obrátil posloupnost úvah. Nejprve je třeba posoudit, zda každý podstatný prvek protiprávního jednání spadá do pravomoci Komise. Teprve poté je třeba případně posoudit, zda se jednotlivá posuzovaná jednání řídí celkovým plánem v rámci jediného a trvajícího protiprávního jednání. Jednání, která Komise nemá pravomoc posuzovat, nemohou být dodatečně uměle přiřazena k jednáním, která spadají do její pravomoci.
- 68 Zašesté Tribunál za účelem prokázání kvalifikovaných účinků nahradil odůvodnění sporného rozhodnutí svým vlastním odůvodněním, což je v rozporu s judikaturou. Zatímco existence kvalifikovaných účinků je zkoumána pouze v bodě 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí, analýza provedená Tribunálem, která je ostatně nedostatečná, není v tomto rozhodnutí obsažena. Společnost Air France v tomto ohledu odkazuje na analýzu provedenou Tribunálem při posuzování relevance „relevantního účinku“ v bodech 115 až 134 napadeného rozsudku, předvídatelnosti tohoto účinku v bodech 135 až 152 uvedeného rozsudku, podstatnosti uvedeného účinku v bodech 153 až 163 téhož rozsudku, jeho bezprostřednosti v bodech 164 až 171 uvedeného rozsudku, jakož i účinky jediného a trvajícího protiprávního jednání v bodech 172 až 183 napadeného rozsudku. V každé z těchto fází Tribunál vycházel ze skutečností, ze kterých Komise v uvedeném rozhodnutí nevycházela. Tribunál tedy přijal nové odůvodnění, aby odůvodnil nesprávné odůvodnění Komise. V každém případě i za předpokladu, že by Komise skutečně odůvodnila existenci kvalifikovaných účinků na základě bodů odůvodnění sporného rozhodnutí uvedených Tribunálem v napadeném rozsudku, byla by taková dodatečná náprava nedostatečná, jelikož nedostatek odůvodnění napadeného aktu nemůže být zhojen skutečností, že se dotyčná osoba dozví důvody tohoto aktu v průběhu soudního řízení.
- 69 Komise tvrdí, že druhá část prvního důvodu kasačního opravného prostředku není opodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

- 70 V první řadě je třeba uvést, jak tvrdí společnost Air France, že Tribunál v bodě 119 napadeného rozsudku uvedl, že v případě jednání, které podle Komise, stejně jako v projednávané věci, vykazuje takový stupeň škodlivosti pro hospodářskou soutěž na vnitřním trhu nebo v rámci EHP, že jej lze kvalifikovat jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“ ve smyslu článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, nemůže použití kritéria kvalifikovaných účinků vyžadovat prokázání konkrétních účinků, které předpokládá kvalifikace jednání jako omezení hospodářské soutěže „z hlediska důsledku“ ve smyslu těchto ustanovení.

- 71 Obdobně v bodě 123 uvedeného rozsudku uvedl, že by výklad kritéria kvalifikovaných účinků, který zřejmě zastává společnost Air France, v tom smyslu, že vyžaduje prokázání konkrétních účinků sporného jednání, a to i v případě existence omezení hospodářské soutěže „z hlediska účelu“, znamenal podrždit pravomoc Komise konstatovat a sankcionovat protiprávní jednání v rozporu s článkem 101 SFEU a článkem 53 Dohody o EHP podmínce, která nemá oporu ve znění těchto ustanovení.
- 72 Tribunál z toho v bodě 124 uvedeného rozsudku vyvodil, že společnost Air France jednak nemohla Komisi platně vytýkat, že se dopustila pochybení, když konstatovala, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno, ačkoli v bodech 917, 1190 a 1277 odůvodnění sporného rozhodnutí uvedla, že není povinna posuzovat protisoutěžní účinky sporného jednání s ohledem na jeho protisoutěžní účel, a jednak nemohla z těchto bodů odůvodnění vyvodit, že Komise pro účely použití tohoto kritéria neprovedla žádnou analýzu účinků, které uvedené jednání vyvolalo na vnitřním trhu nebo v EHP.
- 73 Jak však již uvádí odůvodnění uvedené ve druhé řadě v tomto bodě 124, nelze z těchto bodů napadených společností Air France vyvodit, že za účelem prokázání, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo v projednávané věci splněno, měl Tribunál za to, že stačí, aby sporná kartelová dohoda mohla být kvalifikována jako omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu.
- 74 Ze znění bodů 115 až 133 napadeného rozsudku jako celku totiž vyplývá, že v uvedených napadených bodech Tribunál odmítl pouze argumentaci, kterou mu společnost Air France předložila, shrnutou na konci bodu 102 uvedeného rozsudku. V těchto bodech tak uvedl důvody, proč společnost Air France nesprávně tvrdila, že skutečnost, že Komise v odůvodnění sporného rozhodnutí týkajícího se v bodě 917 odůvodnění kvalifikace dotčeného omezení hospodářské soutěže a v bodech 1190 a 1277 odůvodnění výpočtu pokuty uvedla, že nebylo nezbytné prokázat skutečné protisoutěžní účinky, jelikož protisoutěžní účel vytýkaných jednání byl prokázán, znamenala, že Komise z důvodu tohoto protisoutěžního účelu neposoudila, zda tato jednání vyvolala kvalifikované účinky vyžadované k prokázání její pravomoci použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy.
- 75 Tribunál se přitom tím, že v podstatě odpověděl, že kritérium kvalifikovaných účinků, které slouží k založení extraterritoriální pravomoci Komise, liší od otázky, zda lze spornou kartelovou dohodu kvalifikovat jako omezení hospodářské soutěže ve smyslu článku 101 SFEU a článku 53 Dohody o EHP, nedopustil nesprávného právního posouzení. Jak rovněž uvedl generální advokát v bodě 42 svého stanoviska, kritérium kvalifikovaných účinků, které může sloužit jako základ pro pravomoc Komise uplatňovat pravidla hospodářské soutěže Unie a EHP mimo jejich území z hlediska mezinárodního práva veřejného, se neshoduje s hmotněprávním kritériem týkajícím se omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu nebo z hlediska důsledku na vnitřním trhu Unie nebo EHP, kterému podléhá pravomoc Komise konstatovat a sankcionovat porušení těchto pravidel hospodářské soutěže na základě unijního práva.
- 76 Kromě toho analýza Tribunálu směřující k určení, zda měla Komise správně za to, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo v projednávané věci splněno, je uvedena v bodech 134 až 171 napadeného rozsudku, pokud jde o koordinaci příchozích služeb nákladní dopravy samostatně, a v bodech 172 až 182 uvedeného rozsudku, pokud jde o jediné a trvající protiprávní jednání posuzované jako celek.

- 77 Za těchto podmínek společnost Air France nesprávně vykládá napadený rozsudek, když tvrdí, že Tribunál měl za to, že k prokázání pravomoci Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na jednání uskutečněná mimo území EHP na základě kritéria kvalifikovaných účinků, je možné se vyhnout prokázání takových účinků, pokud tato jednání mohou být kvalifikována jako omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu. Argumentace uvedená v bodě 63 tohoto rozsudku musí být v důsledku toho zamítnuta jako neopodstatněná.
- 78 Ve druhé řadě je třeba připomenout, že kritérium kvalifikovaných účinků podobně jako kritérium založené na místě provádění protisoutěžních praktik sleduje cíl pojmout jednání, k nimž sice nedošlo na území Unie nebo případně EHP, ale jejichž protisoutěžní účinky lze pocítit na trhu Unie nebo EHP. Kritériem kvalifikovaných účinků lze tedy odůvodnit použití práva hospodářské soutěže Unie nebo EHP z hlediska mezinárodního práva veřejného, pokud se dá předpokládat, že předmětné jednání vyvolá bezprostřední a podstatný účinek v Unii nebo v EHP. V tomto ohledu stačí zohlednit pravděpodobné účinky chování na hospodářskou soutěž, aby byla podmínka související s požadavkem na předvídatelnost splněna. K tomu, aby byl požadavek bezprostřednosti splněn, stačí, aby dotčené jednání „mohlo“ mít bezprostřední účinek v Unii nebo v EHP (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, body 45, 49, 51 a 52).
- 79 Jak tvrdí společnost Air France, aby Komise prokázala, že je splněno kritérium kvalifikovaných účinků, musí prokázat, že dotyčná jednání mají předvídatelné, bezprostřední a podstatné účinky v Unii nebo jako v projednávané věci v EHP, což jsou kritéria, která Tribunál ostatně připomněl v bodech 113 a 134 napadeného rozsudku. Na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Air France svou argumentací uvedenou v bodě 64 tohoto rozsudku, se však Tribunál v bodech 132, 133 a 147 napadeného rozsudku neodchýlil od tohoto kritéria, když měl za to, že k prokázání existence kvalifikovaných účinků ve smyslu judikatury připomenuté v předchozím bodě tohoto rozsudku postačují pouze nepřímé a nejisté účinky.
- 80 Nejprve, jak vyplývá ze znění bodů 108, 109, 112 a 125 až 134 napadeného rozsudku jako celku, tyto body 132 a 133 jsou součástí analýzy Tribunálu týkající se posouzení relevance prvního důvodu, o který se Komise opřela v bodě 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí, aby odůvodnila svůj závěr, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo v projednávané věci splněno. Tento důvod spočíval ve „zvýšených nákladech na leteckou dopravu do EHP, a tedy vyšších cenách dováženého zboží[, které] mohou mít ze své podstaty dopad na spotřebitele v EHP“, což je důvod, proč Tribunál odkázal na „relevantní účinek“ (dále jen „účinek na ceny dováženého zboží“), ohledně kterého společnost Air France tvrdila, že nepatří mezi účinky vyvolané sporným jednáním, které mohla Komise zohlednit pro účely použití kritéria kvalifikovaných účinků.
- 81 Vzhledem k tomu, že se tedy body 132 a 133 napadeného rozsudku netýkají otázky, zda byl účinek na ceny dováženého zboží předvídatelný, podstatný a bezprostřední, vyplývá z toho, že argumentace uvedená v bodě 64 tohoto rozsudku v rozsahu, v němž se týká těchto bodů 132 a 133, spočívá na nesprávném výkladu napadeného rozsudku. Musí být tedy zamítnuta jako neopodstatněná.
- 82 Dále v rozsahu, v němž se tato argumentace týká bodu 147 napadeného rozsudku, je třeba uvést, že i když je tento bod obsažen v části uvedeného rozsudku, která se týká předvídatelnosti účinku na ceny dováženého zboží, Tribunál se v tomto bodě omezil na tvrzení, že „[z]a těchto podmínek“ bylo pro obviněné dopravce rozumně předvídatelné, že spediční podniky přenesou takové dodatečné náklady na odesílatele prostřednictvím zvýšení ceny tranzitních služeb. Je tedy nutno konstatovat, že v uvedeném bodě Tribunál neuvedl, že by k prokázání existence

kvalifikovaných účinků ve smyslu judikatury Soudního dvora postačovaly pouze nepřímé a nejisté účinky nebo také „vzdálené nebo čistě hypotetické účinky“. Vzhledem k tomu, že uvedená argumentace tedy rovněž spočívá na nesprávném výkladu napadeného rozsudku, musí být odmítnuta jako neopodstatněná.

- 83 Konečně vzhledem k tomu, že tatáž argumentace v podstatě zpochybňuje posouzení předvídatelnosti účinku na ceny dováženého zboží provedené Tribunálem, neodlišuje se od argumentace uvedené v bodě 66 tohoto rozsudku, která je zkoumána v bodech 95 až 99 tohoto rozsudku.
- 84 Z výše uvedeného vyplývá, že s výhradou uvedenou v předchozím bodě musí být argumentace uvedená v bodě 64 tohoto rozsudku odmítnuta jako neopodstatněná.
- 85 Ve třetí řadě je třeba nejprve uvést, že z judikatury připomenuté v bodě 78 tohoto rozsudku vyplývá, že podmínka „pravděpodobnosti“ kvalifikovaných účinků, na kterou odkazuje společnost Air France, se neliší od podmínky předvídatelnosti těchto účinků, jelikož k tomu, aby byla splněna podmínka požadavku předvídatelnosti, stačí v souladu s touto judikaturou zohlednit pravděpodobné účinky jednání na hospodářskou soutěž. Společnost Air France tudíž nemůže Tribunálu důvodně vytýkat, jak je uvedeno v bodě 65 tohoto rozsudku, že neprokázal a neověřil pravděpodobný účinek na ceny dováženého zboží, když Tribunál v bodech 135 až 152 napadeného rozsudku analyzoval předvídatelnost tohoto účinku.
- 86 Dále v rozsahu, v němž společnost Air France argumentací uvedenou v tomto bodě 65 tvrdí, že Tribunál neprokázal ani neověřil předvídatelnost účinku na ceny dováženého zboží, stačí konstatovat, že toto tvrzení je v rozporu s body 135 až 152 napadeného rozsudku, které přesně popisují analýzu Tribunálu týkající se posouzení předvídatelnosti tohoto účinku, jehož neexistenci společnost Air France tvrdí.
- 87 A konečně v bodech 137 až 139 napadeného rozsudku Tribunál konstatoval, že palivový příplatek, bezpečnostní příplatek a odmítnutí hradit provize představují, jak vyplývá z bodů 846, 909, 1199 a 1208 odůvodnění sporného rozhodnutí, koluzivní jednání v podobě horizontálního stanovení cen, u něhož je podle judikatury Soudního dvora nesporné, že vede zejména ke zvýšení cen, což vede ke špatnému rozdělení zdrojů zejména ke škodě spotřebitelů. Měl tudíž za to, že pro obviněné dopravce bylo předvídatelné, že horizontální stanovení palivového a bezpečnostního příplatku povede ke zvýšení úrovně těchto příplatků a odmítnutí hradit provize může takové zvýšení posílit. Tribunál totiž konstatoval, že takové odmítnutí spočívá v koordinovaném odmítnutí poskytnout spedičním podnikům slevy z příplatků, které tím umožnilo obviněným dopravcům „udržet pod kontrolou“ nejistotu v oblasti stanovování sazeb, kterou by mohla vyvolat konkurence v oblasti vyplácení provizí, a tím vyjmout příplatky z působení hospodářské soutěže, jak Komise uvedla v bodech 874 a 879 odůvodnění sporného rozhodnutí.
- 88 Tribunál v bodě 140 napadeného rozsudku dodal, že cena služeb nákladní dopravy se skládá, jak vyplývá z bodu 17 odůvodnění tohoto rozhodnutí, ze sazeb a příplatků, včetně palivového příplatku a bezpečnostního příplatku, a že s výjimkou případu, že by zvýšení palivového příplatku a bezpečnostního příplatku bylo v důsledku dostatečně pravděpodobného účinku spojených nádob kompenzováno odpovídajícím snížením sazeb a jiných příplatků, mohlo by takové zvýšení v zásadě vést ke zvýšení celkové ceny příchozích služeb nákladní dopravy.

- 89 Dále v bodech 144 až 147 napadeného rozsudku Tribunál zkoumal, zda bylo pro obviněné dopravce předvídatelné, že spediční podniky přenesou toto zvýšení na své vlastní zákazníky, tedy odesílatele, zvýšením ceny tranzitních služeb, což považoval za rozumně předvídatelné pro obviněné dopravce. V tomto ohledu uvedl, že cena služeb nákladní dopravy představovala pro spediční podniky, a jak v podstatě vyplývá z bodů 14 a 70 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, variabilní náklad, jehož zvýšení má v zásadě za následek zvýšení mezních nákladů, na jejichž základě spediční podniky stanovují své ceny. V bodech 148 až 150 uvedeného rozsudku rovněž konstatoval, že jak vyplývá z bodů 70 a 1031 odůvodnění téhož rozhodnutí, cena zboží, pro které spediční podniky zpravidla organizují integrovanou přepravu jménem odesílatelů, zahrnuje cenu tranzitních služeb, a zejména cenu služeb nákladní dopravy, takže bylo pro obviněné dopravce stejně předvídatelné, že jediné a trvajících protiprávní jednání povede v rozsahu, v němž se týkalo příchozích tras, ke zvýšení ceny zboží dováženého do EHP.
- 90 S ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 78 tohoto rozsudku, podle které k tomu, aby byla splněna podmínka požadavku předvídatelnosti, stačí zohlednit pravděpodobné účinky jednání na hospodářskou soutěž, je třeba konstatovat, že v těchto bodech napadeného rozsudku Tribunál skutečně provedl požadované ověření a že z toho vyvodil, aniž se dopustil nesprávného právního posouzení, že Komise tak dostatečně prokázala, že účinek na ceny dováženého zboží byl požadované předvídatelné povahy.
- 91 Jak totiž rovněž uvedl generální advokát v bodě 73 svého stanoviska, za předvídatelné ve smyslu této judikatury je třeba považovat všechny škody, s jejichž vznikem musí účastníci kartelové dohody v mezích toho, co je obecně známé, rozumně počítat, na rozdíl od škod, jejichž příčinou je zcela mimořádný sled okolností. Jak již bylo uvedeno v bodě 87 tohoto rozsudku a jak Tribunál rovněž připomněl v bodě 137 napadeného rozsudku, je nesporné, že koluzivní jednání, jako jsou ta, která vedou k horizontálnímu stanovení cen kartely, vedou ke snížení produkce a ke zvýšení cen, což vede ke špatnému rozdělení zdrojů zejména ke škodě spotřebitelů (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 11. září 2014, CB v. Komise, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, bod 51).
- 92 Na rozdíl od toho, co tvrdí společnost Air France, tudíž za účelem prokázání předvídatelnosti účinku na ceny dováženého zboží nebylo nutné, aby Tribunál konkrétně ověřoval účinek příplatků na celkovou prodejní cenu služeb nákladní dopravy, ani zda a v jakém rozsahu spediční podniky skutečně přenesly toto zvýšení cen na odesílatele, ani zda a v jakém rozsahu odesílatelé skutečně přenesli toto zvýšení nákladů na dopravu na spotřebitele.
- 93 Kromě toho Tribunál zohlednil skutečnost, že příplatky představovaly v průměru 18 % celkové ceny fakturované společností Air France spedičním podnikům v letech 2004–2005, přičemž tato skutečnost je uvedena v bodě 160 napadeného rozsudku v rámci analýzy podstatné povahy účinku na ceny dováženého zboží, kterou provedl Tribunál.
- 94 Argumentace uvedená v bodě 65 tohoto rozsudku musí být v důsledku toho zamítnuta jako neopodstatněná.
- 95 Ve čtvrté řadě je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je na Komisi, aby předložila důkazy, které mohou právně dostačujícím způsobem prokázat skutečnosti zakládající protiprávní jednání, které je v rozporu s právem hospodářské soutěže. Naproti tomu podniku, který uplatňuje důvod obhajoby proti konstatování takového protiprávního jednání, přísluší, aby předložil důkaz, že tento důvod obhajoby musí být přijat. Ale ať důkazní břemeno nese podle těchto zásad Komise nebo dotýčný podnik, mohou být skutkové okolnosti, kterých se jedna strana dovolává, takové povahy, že druhé straně vznikne povinnost poskytnout vysvětlení nebo odůvodnění, přičemž

pokud tak posledně uvedená strana neučiní, lze dospět k závěru, že byla splněna pravidla v oblasti důkazního břemene (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. prosince 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, bod 120 a citovaná judikatura).

- 96 Tuto judikaturu, která je založena na obecných pravidlech provádění důkazů, lze vztáhnout na situaci, kdy Komise musí prokázat svou územní pravomoc, pokud jde o jednání, která mají původ mimo území Unie nebo EHP.
- 97 V projednávané věci, jak již bylo uvedeno v bodě 88 tohoto rozsudku, Tribunál v bodě 140 napadeného rozsudku konstatoval, že s výjimkou případu, že by zvýšení palivového příplatku a bezpečnostního příplatku bylo v důsledku dostatečně pravděpodobného účinku spojených nádob kompenzováno odpovídajícím snížením sazeb a jiných příplatků, mohlo by takové zvýšení v zásadě vést ke zvýšení celkové ceny příchozích služeb nákladní dopravy. Je pravda, že Tribunál dodal, že se společnosti Air France nepodařilo prokázat, že účinek spojených nádob byl natolik pravděpodobný, že by učinil účinek na ceny dováženého zboží nepředvídatelným. Jak však vyplývá z bodu 87 tohoto rozsudku, tomuto konstatování předchází v bodech 137 až 139, jakož i v první větě bodu 140 napadeného rozsudku analýza, na jejímž základě měl Tribunál za to, že pro obviněné dopravce bylo předvídatelné, že horizontální stanovení palivového příplatku a bezpečnostního příplatku, jakož i odmítnutí hradit provize povedou ke zvýšení celkové ceny příchozích služeb nákladní dopravy.
- 98 Teprve poté, co Tribunál konstatoval, že Komise ve sporném rozhodnutí dostatečně prokázala předvídatelnost takového zvýšení, přezkoumal, zda společnost Air France předložila důkazy umožňující toto zjištění vyvrátit. Co se týče tvrzení existence „účinku spojených nádob“ předloženého společností Air France v tomto ohledu, Tribunál v bodě 141 napadeného rozsudku konstatoval, že hospodářská zpráva, které se tato společnost dovolává za účelem prokázání tohoto účinku, se ve skutečnosti omezuje na prokázání souvislosti mezi skutečným vývojem výše bezpečnostního příplatku účtovaného společností Air France a vývojem ceny petroleje, avšak neprokázala, že je dostatečně pravděpodobné, že zvýšení palivového příplatku bude kompenzováno odpovídajícím snížením sazeb a jiných příplatků do té míry, že by účinek na ceny dováženého zboží byl nepředvídatelný.
- 99 S ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 95 tohoto rozsudku mohl mít Tribunál za to, aniž protiprávně obrátil důkazní břemeno, že jelikož v bodech 137 až 139, jakož i v první větě bodu 140 napadeného rozsudku v podstatě konstatoval, že Komise ve sporném rozhodnutí dostatečně prokázala předvídatelnost zvýšení celkové ceny příchozích služeb nákladní dopravy z důvodu palivového příplatku a bezpečnostního příplatku, bylo na společnosti Air France, aby předložila důkaz o opaku, a že vzhledem k neexistenci takového uspokojivého důkazu o opaku se společnosti Air France nepodařilo vyvrátit zjištění, které předtím učinil.
- 100 Kromě toho v rozsahu, v němž společnost Air France tvrdí, že tím Tribunál přijal odůvodnění kruhem a uložil jí, aby předložila nemožný důkaz, jelikož Komise odmítla zohlednit tento účinek ve sporném rozhodnutí, přičemž se dovolávala kvalifikace sporných praktik jako omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu, stačí uvést, že tento argument je založen na stejném předpokladu jako argumentace uvedená v bodě 63 tohoto rozsudku, u níž již bylo v bodech 70 až 77 tohoto rozsudku prokázáno, že je chybná.
- 101 Argumentace uvedená v bodě 66 tohoto rozsudku musí být v důsledku toho rovněž zamítnuta jako neopodstatněná.

- 102 V páté řadě, pokud jde o argumentaci uvedenou v bodě 68 tohoto rozsudku, kterou je třeba zkoumat v předposlední řadě, je třeba připomenout, že z judikatury jasně vyplývá, že se rozsah přezkumu legality stanoveného v článku 263 SFEU vztahuje na všechny prvky rozhodnutí Komise přijatých v řízení podle článků 101 a 102 SFEU, jejichž důkladný přezkum Tribunál zajišťuje po právní i skutkové stránce ve světle žalobních důvodů vznesených žalobcem a s ohledem na všechny jím předložené skutečnosti. Nicméně v rámci tohoto přezkumu unijní soudy každopádně nikdy nesmí nahradit odůvodnění autora napadeného aktu svým odůvodněním (rozsudek ze dne 4. července 2024, *Westfälische Drahtindustrie a Pampus Industriebeteiligungen v. Komise*, C-70/23 P, EU:C:2024:580, bod 38 a citovaná judikatura).
- 103 Tribunál tedy nemůže vlastním odůvodněním vyplnit mezeru v odůvodnění napadeného aktu, v důsledku čehož by se jeho přezkum nepojil k žádnému posouzení obsaženému v tomto aktu (rozsudek ze dne 18. července 2013, *UEFA v. Komise*, C-201/11 P, EU:C:2013:519, bod 65 a citovaná judikatura).
- 104 Pokud se však Tribunál omezí na odpověď na argumentaci, která byla před ním uplatněna, a na vysvětlení odůvodnění napadeného aktu, nelze mít za to, že nahrazuje odůvodnění autora tohoto aktu svým vlastním odůvodněním (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 12. června 2014, *Deltafina v. Komise*, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, bod 56, a ze dne 23. listopadu 2023, *Ryanair v. Komise*, C-209/21 P, EU:C:2023:905, bod 49).
- 105 V projednávané věci, jak vyplývá z bodů 109 a 125 napadeného rozsudku, první věta bodu 1045 odůvodnění sporného rozhodnutí obsahovala, byť stručně, skutečnosti, které Tribunálu umožnily ověřit, že Komise prokázala svou extraterritoriální pravomoc s ohledem na kritérium kvalifikovaných účinků. Právě tyto skutečnosti, vykládané ve světle dalších relevantních bodů odůvodnění tohoto rozhodnutí uvedených v bodech 130, 137 až 140, 142, 145, 148, 156 až 158, 161 a 162 napadeného rozsudku, totiž umožnily Tribunálu ověřit, že Komise existenci takových účinků skutečně prokázala. Z bodů 115 až 171 napadeného rozsudku kromě toho vyplývá, že se Tribunál v těchto bodech omezil na odpověď na argumentaci, která mu byla předložena společností Air France, a na vysvětlení odůvodnění sporného rozhodnutí, přičemž konkrétněji vyvodil některé indicie z informací, jež byly uvedeny v tomto rozhodnutí. S ohledem na judikaturu připomenutou v předchozím bodě tohoto rozsudku tudíž není nahrazení odůvodnění tvrzené v těchto bodech 115 až 171 prokázáno.
- 106 Navíc za těchto podmínek nelze mít ani za to, že Tribunál tímto rozhodnutím zhojil nedostatek odůvodnění sporného rozhodnutí s ohledem na pravomoc Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na příchozí služby nákladní dopravy, čímž porušil judikaturu, podle níž nedostatek odůvodnění nemůže být zhojen skutečností, že se dotyčná osoba dozví důvody rozhodnutí v průběhu řízení před Soudním dvorem (rozsudek ze dne 28. června 2005, *Dansk Rørindustri a další v. Komise*, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P až C-208/02 P a C-213/02 P, EU:C:2005:408, bod 463, jakož i citovaná judikatura). Jak totiž vyplývá z předchozího bodu tohoto rozsudku, tento nedostatek odůvodnění sporného rozhodnutí, který ostatně ani nebyl tvrzen před Tribunálem, není prokázán.
- 107 Kromě toho v rozsahu, v němž se argumentace společnosti Air France týká důvodů uvedených v bodech 172 až 182 napadeného rozsudku, je třeba konstatovat, že jsou tyto důvody obsaženy v části napadeného rozsudku věnované analýze třetího důvodu, který Komise použila ve sporném rozhodnutí k prokázání své pravomoci rozhodovat o sporném jednání a který je uveden v bodě 110 napadeného rozsudku, tedy důvodu týkajícího se účinků jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku. Na tuto část napadeného rozsudku se přitom specificky

vztahuje argumentace společnosti Air France uvedená v bodě 67 tohoto rozsudku. Tvrzení o nahrazení odůvodnění v rozsahu, v němž se týká těchto bodů 172 až 182, bude tedy přezkoumáno společně s ní v bodech 109 a 110 tohoto rozsudku.

- 108 S touto výhradou musí být tudíž argumentace uvedená v bodě 68 tohoto rozsudku zamítnuta jako neopodstatněná.
- 109 V šesté a poslední řadě, pokud jde o argumentaci uvedenou v bodě 67 tohoto rozsudku, jakož i argumentaci uvedenou v bodě 68 tohoto rozsudku v rozsahu, v němž se týká bodů 172 až 182 napadeného rozsudku, je třeba poznamenat, že se společnost Air France v rámci svého třetího žalobního důvodu směřujícímu ke zrušení omezila na zpochybnění pravomoci Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na sporné jednání v rozsahu, v němž se týkalo příchozích služeb nákladní dopravy.
- 110 V tomto ohledu Tribunál v bodě 171 napadeného rozsudku dospěl k závěru, že Komise byla oprávněna konstatovat, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno, pokud jde o koordinaci příchozích služeb nákladní dopravy samostatně, takže pravomoc Komise použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na sporné jednání byla v rozsahu, v němž byla zpochybněna, prokázána. Z toho vyplývá, že bylo pro Tribunál nadbytečné v bodech 172 až 182 napadeného rozsudku zkoumat, zda byla Komise za účelem prokázání své pravomoci použít článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na sporné jednání rovněž oprávněna v bodě 1046 odůvodnění sporného rozhodnutí konstatovat, že kritérium kvalifikovaných účinků bylo splněno s ohledem na účinky jediného a trvajícího protiprávního jednání jako celku.
- 111 Jak vyplývá z celé výše uvedené analýzy týkající se druhé části prvního důvodu kasačního opravného prostředku, Tribunál se nedopustil nesprávných právních posouzení ani nahrazení odůvodnění tím, že v bodě 171 napadeného rozsudku dospěl k tomuto závěru.
- 112 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že tato argumentace se týká doplňujícího odůvodnění napadeného rozsudku. Podle ustálené judikatury přitom výtky směřující proti doplňujícímu odůvodnění rozhodnutí Tribunálu nemohou vést ke zrušení tohoto rozhodnutí, a jsou tedy irelevantní (rozsudky ze dne 15. října 2002, *Limburgse Vinyl Maatschappij a další v. Komise*, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P až C-252/99 P a C-254/99 P, EU:C:2002:582, bod 537, jakož i ze dne 4. října 2024, *thyssenkrupp v. Komise*, C-581/22 P, EU:C:2024:821, bod 263 a citovaná judikatura).
- 113 Uvedená argumentace musí být v důsledku toho odmítnuta jako irelevantní.
- 114 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že druhá část prvního důvodu kasačního opravného prostředku musí být zamítnuta jako zčásti neopodstatněná a zčásti irelevantní, a v důsledku toho musí být první důvod kasačního opravného prostředku zamítnut v celém rozsahu.

***Ke druhému důvodu kasačního opravného prostředku, týkajícímu se zohlednění regulatorních režimů***

*Argumenty účastnic řízení*

- 115 Společnost Air France tvrdí, že Tribunál v rámci zohlednění regulatorních režimů porušil zásadu rovného zacházení, jakož i povinnost uvést odůvodnění.

- 116 V bodě 463 napadeného rozsudku se ztotožnil s analýzou provedenou Komisí ve sporném rozhodnutí, podle které regulatorní režimy platné v několika třetích zemích, včetně Thajského království, nezavazovaly, ale pouze vybízely dopravce, aby se dohodli na zavedení palivového příplatku, čímž odmítl její argumentaci, podle které tyto režimy ukládaly dopravcům, aby v tomto ohledu uzavírali kartelové dohody. Tribunál však dospěl k opačnému závěru ohledně téhož thajského regulatorního režimu v rozsudku ze dne 30. března 2022, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-324/17, EU:T:2022:175), když v bodě 562 tohoto rozsudku rozhodl, že thajské orgány vytvořily od 20. července 2005 právní rámec, který vyloučil jakoukoli možnost konkurenčního jednání mezi dopravci při určování výše palivového příplatku platné pro lety z této třetí země. V důsledku toho v bodě 944 uvedeného rozsudku snížil procentní podíl stanovený podle závažnosti pro žalobkyni v této věci z 16 % na 15,7 %, čímž snížil pokutu, která jim byla uložena. Při výkonu své pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci je přitom Tribunál povinen dodržovat zásadu rovného zacházení.
- 117 V projednávané věci je nesporné, že se společnost Air France ve své žalobě podané k Tribunálu dovolávala závazné povahy regulatorního režimu platného v Thajsku, aby dosáhla snížení pokuty. Kromě toho Tribunál v bodě 455 napadeného rozsudku uznal, že ustanovení dohody o leteckých službách uzavřené mezi Francouzskou republikou a Thajským královstvím v podstatě stanovila, že sazby musí být mezi určenými dopravci předem projednány a že v případě dohody musí příslušné orgány obou stran tuto dohodu schválit. Z bodu 562 rozsudku ze dne 30. března 2022, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-324/17, EU:T:2022:175), přitom vyplývá, že vyloučení možnosti soutěžit se týkalo všech dopravců přítomných na trasách z Thajska, včetně společnosti Air France. Tribunál tedy nemohl legálně vyhradit snížení pokuty ve prospěch společnosti SAS Cargo Group a dalších a měl vyvodit stejné závěry pro všechny tyto dopravce.
- 118 Kromě toho Tribunál tím, že neuvedl důvody, pro které pouze společnost SAS Cargo Group a další mohli mít nárok na snížení pokuty z důvodu regulatorního režimu Thajského království, který se však vztahoval na všechny dopravce, porušil svou povinnost uvést odůvodnění. Pokud měl za to, že je nedostatečně informován k tomu, aby mohl rozhodnout o závazné povaze tohoto regulatorního režimu vůči všem ostatním dopravcům, měl přijmout v souladu s články 88 a 89 jednacího řádu Tribunálu organizační procesní opatření a dotázat se ostatních leteckých společností na tento regulatorní režim, jakož i na dopis ze dne 20. července 2005 zmíněný v rozsudku ze dne 30. března 2022, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-324/17, EU:T:2022:175). Tribunál tím, že taková opatření nepřijal, porušil rovněž právo společnosti Air France na obhajobu.
- 119 Komise odpovídá, že tento důvod kasačního opravného prostředku není opodstatněný.

### *Závěry Soudního dvora*

- 120 Úvodem je třeba konstatovat, že i když společnost Air France v nadpisu svého druhého důvodu kasačního opravného prostředku naznačuje, že se tento důvod kasačního opravného prostředku týká toho, že Tribunál zohlednil regulatorní režimy všech třetích zemí, na které odkazuje bod 463 napadeného rozsudku, a sice režimy uvedené v bodech 972 až 1019 odůvodnění sporného rozhodnutí, argumentace, kterou předkládá na podporu uvedeného důvodu, se týká pouze thajského regulatorního režimu. Tímto důvodem kasačního opravného prostředku je tedy závěr Tribunálu uvedený v tomto bodě 463 zpochybněn pouze v rozsahu, v němž se týká tohoto regulatorního režimu.

- 121 Po tomto upřesnění je třeba uvést, že v uvedeném bodě 463 konstatoval Tribunál, že na rozdíl od toho, co tvrdila společnost Air France, skutečnosti vycházející z právních předpisů třetích zemí, kterých se dovolávala, neodporují zjištěním učiněným ve sporném rozhodnutí, podle kterých se cenové kartelové dohody nestaly povinnými na základě rámce právní úpravy, ale byly jím pouze podporovány, takže tento rámec nevede k nepoužitelnosti článku 101 SFEU, ale odůvodňuje snížení pokuty o 15 % v souladu s bodem 29 pokynů z roku 2006.
- 122 Je však nutno konstatovat, že tentýž bod 463 představuje závěrečný bod analýzy provedené Tribunálem v bodech 455 až 462 napadeného rozsudku, ve kterých Tribunál „ve druhé řadě a každopádně“ uvedl, že argumentace společnosti Air France spočívá na nesprávné analýze dohod o dotčených leteckých službách.
- 123 Tribunál totiž nejprve v bodě 453 napadeného rozsudku „v první řadě“ uvedl, že dohody o leteckých službách buď podporovaly sporné jednání na trasách EHP – třetí země, přičemž v takovém případě může být snížení výše pokuty odůvodněno podle bodu 29 pokynů z roku 2006, nebo ho vyžadovaly, přičemž v takovém případě nemohlo být zjištěno žádné protiprávní jednání odporující pravidlům hospodářské soutěže a za toto jednání nemohla být uložena žádná pokuta.
- 124 S ohledem na tyto skutečnosti, které společnost Air France nezpochybňuje v projednávaném kasačním opravném prostředku, Tribunál v bodě 454 uvedeného rozsudku konstatoval, že vzhledem k tomu, že se společnost Air France omezila na tvrzení, že četné regulatorní režimy vyžadovaly koordinaci, její argumentace směřující k prokázání nedostatečnosti obecného snížení pokuty přiznaného z důvodu polehčujících okolností musí být odmítnuta jako irelevantní, neboť i kdyby byla opodstatněná, neznamenala by vadu použití bodu 29 pokynů z roku 2006, na kterou se vztahuje druhá část osmého žalobního důvodu, týkající se nedostatečného obecného snížení pokuty přiznaného z důvodu polehčujících okolností, která je zkoumána v těchto bodech napadeného rozsudku, ale vadu zjištění protiprávního jednání, které nebylo uvedeno.
- 125 Z toho vyplývá, že v rozsahu, v němž společnost Air France napadá jako takový bod 463 napadeného rozsudku a v podstatě body 455 až 462 uvedeného rozsudku, které tvoří jeho nezbytnou oporu, je třeba konstatovat, že úvahy uvedené v těchto bodech jsou nadbytečné, jelikož Tribunál již v bodě 454 napadeného rozsudku dostatečně uvedl důvody, proč této druhé části nemohlo být vyhověno, aniž to bylo zpochybněno v projednávaném kasačním opravném prostředku. V souladu s judikaturou již připomenutou v bodě 112 tohoto rozsudku, přitom výtky namířené proti doplňujícímu odůvodnění rozhodnutí Tribunálu nemohou zapříčinit zrušení tohoto rozhodnutí, a jsou tudíž irelevantní.
- 126 Kromě toho v rozsahu, v němž společnost Air France v rámci tohoto důvodu kasačního opravného prostředku tvrdí, že Tribunál porušil zásadu rovného zacházení tím, že z existence thajského regulatorního režimu nevyvodil vůči ní stejné závěry, jaké vyvodil v rozsudku ze dne 30. března 2022, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-324/17, EU:T:2022:175), je třeba uvést, že z uvedeného rozsudku vyplývá, že ve věci, v níž byl vydán tento rozsudek, žalobkyně druhou výtkou šesté části třetího žalobního důvodu zpochybnily posouzení Komise týkající se státního omezení, kterému tyto žalobkyně údajně podléhaly v několika třetích zemích, včetně Thajského království, a tvrdily, že Komise tak nesprávně použila článek 101 SFEU a článek 53 Dohody o EHP na jednání, které mělo být vyloučeno z působnosti těchto ustanovení, jelikož nebylo samostatným jednáním z jejich strany. Po přezkumu této výtky, která byla podpořena účinnou argumentací, Tribunál sporné rozhodnutí částečně zrušil.

- 127 Snížení pokuty uložené žalobkyním ve věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 30. března 2022, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-324/17, EU:T:2022:175), v souvislosti s regulačními režimy, tedy vyplývalo z částečného zrušení konstatování protiprávního jednání v jejich případě, a to v rozsahu, v němž se týkalo stanovení palivového příplatku u letů z Thajska v období od 20. července 2005 do 14. února 2006.
- 128 Výtky vznesené společností SAS Cargo Group a dalšími, která vedla k tomu, že Tribunál částečně zrušil vůči nim konstatování protiprávního jednání, však neměla v žalobě společnosti Air France před Tribunálem obdobu. V rámci druhé části osmého žalobního důvodu znějícího na zrušení, jehož podstatu Tribunál uvedl v bodech 447 a 448 napadeného rozsudku, které nebyly v projednávaném kasačním opravném prostředku zpochybněny, totiž společnost Air France netvrdila, že je třeba vůči ní zrušit konstatování protiprávního jednání, pokud jde o trasy z Thajska. Jak přitom Soudní dvůr opakovaně rozhodl, důvod týkající se legality rozhodnutí po materiální stránce, který vychází z porušení Smluv nebo jakéhokoli právního předpisu týkajícího se jejich provádění ve smyslu článku 263 SFEU, smí být unijním soudem zkoumán, pouze je-li uplatněn žalobcem (rozsudky ze dne 10. prosince 2013, Komise v. Irsko a další, C-272/12 P, EU:C:2013:812, bod 28 a citovaná judikatura, jakož i ze dne 4. října 2024, thyssenkrupp v. Komise, C-581/22 P, EU:C:2024:821, bod 107). Air France tudíž marně tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávného právního posouzení tím, že na projednávanou věc nerozšířil důsledky, pokud jde o stanovení výše pokuty, vyplývající ze zrušení konstatování protiprávního jednání týkajícího se tras z Thajska, které bylo učiněno v rozsudku ze dne 30. března 2022, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-324/17, EU:T:2022:175).
- 129 Navíc je pravda, že výkon pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci nesmí při určování výše pokut, které jsou uloženy podnikům, jež se účastnily porušení pravidel hospodářské soutěže, vést k diskriminaci mezi nimi (rozsudky ze dne 16. listopadu 2000, Sarrió v. Komise, C-291/98 P, EU:C:2000:631, bod 97, a ze dne 18. března 2021, Pometon v. Komise, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 138).
- 130 Na rozdíl od projednávané věci a jak již bylo uvedeno v bodě 126 tohoto rozsudku, však žalobkyně ve věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 30. března 2022, SAS Cargo Group a další v. Komise (T-324/17, EU:T:2022:175), dosáhly částečného zrušení konstatování protiprávního jednání vůči nim poté, co se jim podařilo prokázat opodstatněnost druhé výtky šesté části třetího žalobního důvodu v rozsahu, v němž se týkala thajského regulačního režimu.
- 131 Air France a tyto žalobkyně se tak s ohledem na faktory přezkoumané Tribunálem při výkonu pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci nacházely v odlišných situacích. Tribunál tedy neporušil zásadu rovného zacházení, když v bodě 495 napadeného rozsudku zamítl návrh společnosti Air France týkající se nedostatečnosti obecného snížení pokuty přiznaného z důvodu polehčujících okolností.
- 132 Z výše uvedeného vyplývá, že jsou rovněž neopodstatněná tvrzení, že Tribunál porušil povinnost uvést odůvodnění a právo na obhajobu, jak je uvedeno v bodě 118 tohoto rozsudku, jelikož tato tvrzení spočívají na nesprávném předpokladu, že Tribunál měl ve prospěch společnosti Air France rozšířit důsledky, které vyvodil z částečného zrušení sporného rozhodnutí v jiné věci, i když výtky, která vedla k tomuto částečnému zrušení, neměla v žalobě společnosti Air France před Tribunálem obdobu.
- 133 S ohledem na výše uvedené úvahy musí být druhý důvod kasačního opravného prostředku zamítnut zčásti jako irelevantní a zčásti jako neopodstatněný.

***Ke třetímu důvodu kasačního opravného prostředku, týkajícímu se doby trvání účasti společnosti Air France na jediném a trvajícím protiprávním jednání***

- 134 Třetí důvod kasačního opravného prostředku zahrnuje dvě části. V první části společnost Air France tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávných právních posouzení při posuzování její účasti na protiprávním jednání v období od 4. února 2000 do 17. ledna 2001. Ve druhé části tvrdí, že se Tribunál dopustil nesprávných právních posouzení při posuzování její účasti na protiprávním jednání v období od 19. října 2005 do 14. února 2006.

*K první části, týkající se období od 4. února 2000 do 17. ledna 2001*

*– Argumenty účastnic řízení*

- 135 Společnost Air France tvrdí, že Tribunál protiprávně obrátil důkazní břemeno a porušil zásadu presumpce nevinny, když konstatoval její účast na protiprávním jednání v období od 4. února 2000 do 17. ledna 2001.
- 136 V bodě 421 napadeného rozsudku Tribunál konstatoval, že Komise za toto období nezohlednila proti společnosti Air France žádný kontakt, a v bodě 422 uvedeného rozsudku měl za to, že se jednalo o období dostatečně dlouhé k tomu, aby bylo nutné ověřit, zda účast společnosti Air France na protiprávním jednání byla během tohoto období přerušena. Tribunál připustil, že existuje objektivní nepřímý důkaz neúčasti společnosti Air France na schůzkách, které se konaly v průběhu tohoto období, prokazující její neúčast na kartelové dohodě mezi 4. únorem 2000 a 17. únorem 2001. Zatímco jiné společnosti jednaly v létě roku 2000 ve vzájemné shodě za účelem zvýšení palivového příplatku, společnost Air France, která takový příplatek zavedla na začátku roku 2000, se těchto kontaktů neúčastnila. To Tribunál nezpochybnuje, přičemž společnost Air France v tomto ohledu odkazuje na body 427 a 428 napadeného rozsudku.
- 137 Tribunál nicméně konstatoval odpovědnost společnosti Air France za toto období, aniž předložil nepřímý důkaz, který by mohl prokázat, že se společnost Air France stále účastnila protiprávního jednání během tohoto období. Tribunál tím nevyvodil správně právní důsledky ze svých vlastních skutkových zjištění a protiprávně obrátil důkazní břemeno. Vzhledem k tomu, že v létě roku 2000 proběhlo několik kontaktů bez přítomnosti společnosti Air France, bylo totiž třeba, aby Komise předložila objektivní a shodující se nepřímé důkazy prokazující, že účast společnosti Air France nebyla v průběhu období, kdy se neúčastnila protisoutěžních schůzek, přerušena. V bodě 430 napadeného rozsudku měl však Tribunál za to, že je na společnosti Air France, aby prokázala svou neúčast, a vytýkal jí, že se veřejně nedistancovala od kartelové dohody a nepředložila další důkazy prokazující její neúčast na protiprávním jednání, ačkoli důkaz o účasti společnosti Air France během téhož období nebyl předložen.
- 138 Tribunál tím, že shledal společnost Air France odpovědnou za protiprávní jednání v období od 4. února 2000 do 17. ledna 2001 bez důkazu o její účasti, a i když existoval objektivní nepřímý důkaz toho, že společnost Air France obnovila konkurenční jednání, porušil rovněž presumpci nevinny.
- 139 Komise tvrdí, že touto částí společnost Air France usiluje o nové posouzení skutkového stavu, a musí být tedy zamítnuta.

– Závěry Soudního dvora

- 140 Podle ustálené judikatury musí být existence protisoutěžního jednání nebo dohody ve většině případů odvozena z určitého počtu shodujících se okolností a nepřímých důkazů, které posuzovány jako celek mohou být v případě neexistence jiného soudržného vysvětlení důkazem porušení pravidel hospodářské soutěže (rozsudky ze dne 7. ledna 2004, Aalborg Portland a další v. Komise, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P a C-219/00 P, EU:C:2004:6, bod 57, jakož i ze dne 18. března 2021, Pometon v. Komise, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 110 a citovaná judikatura).
- 141 Takové nepřímé důkazy a shodující se okolnosti umožňují, jestliže jsou hodnoceny jako celek, odhalit nejen existenci protisoutěžních jednání nebo dohod, ale rovněž dobu trvajícího protisoutěžního jednání a období, během něhož byla dohoda uzavřená v rozporu s pravidly hospodářské soutěže prováděna (rozsudky ze dne 21. září 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied v. Komise, C-105/04 P, EU:C:2006:592, bod 95, a ze dne 18. března 2021, Pometon v. Komise, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 111, jakož i citovaná judikatura).
- 142 Pokud jde o chybějící důkaz existence dohody v průběhu určitých vymezených období nebo přinejmenším jejího provádění určitým podnikem v průběhu daného období, skutečnost, že takový důkaz nebyl podán pro tato vymezená období, nebrání tomu, aby bylo na protiprávní jednání nahlíženo jako na naplněné během celkového období širšího než tato vymezená období, pokud takové konstatování spočívá na objektivních a shodujících se indiciích. V případě protiprávního jednání, které trvá několik let, zůstává skutečnost, že se kartelová dohoda projevuje v různých obdobích, která mohou být od sebe oddělena delším či kratším časovým odstupem, bez vlivu na existenci této dohody, pokud jednotlivé skutky, které jsou součástí tohoto protiprávního jednání, sledují jeden a tentýž cíl a jsou součástí jediného a trvajícího protiprávního jednání (rozsudky ze dne 21. září 2006, Technische Unie v. Komise, C-113/04 P, EU:C:2006:593, bod 169, a ze dne 18. března 2021, Pometon v. Komise, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 112, jakož i citovaná judikatura).
- 143 Pokud jde zejména o protiprávní jednání trvající několik let, skutečnost, že nebyl předložen přímý důkaz o účasti společnosti na tomto protiprávním jednání v určitém období, nebrání tomu, aby byla konstatována tato účast rovněž v tomto období, pokud toto zjištění spočívá na objektivních a shodujících se nepřímých důkazech (rozsudek ze dne 17. září 2015, Total Marketing Services v. Komise, C-634/13 P, EU:C:2015:614, bod 27 a citovaná judikatura).
- 144 Komise tak může mít za to, že protiprávní jednání nebo účast podniku na protiprávním jednání se nepřerušily, i když pro určitá vymezená období důkazy tohoto jednání nedisponuje, pokud jednotlivé skutky, které ho tvoří, sledují jeden cíl a mohou spadat do rámce jediného a trvajícího protiprávního jednání a pokud dotčený podnik neuplatnil přímé nebo nepřímé důkazy prokazující, že protiprávní jednání nebo jeho účast na něm naopak během těchto období nepokračovaly (rozsudek ze dne 18. března 2021, Pometon v. Komise, C-440/19 P, EU:C:2021:214, body 114).
- 145 V tomto kontextu neexistence veřejného distancování se představuje skutkovou situací, kterou může Komise použít k prokázání pokračující účasti společnosti na protisoutěžním jednání. Nicméně v případě, že se v průběhu významného období konalo několik koluzivních schůzek bez přítomnosti zástupců dotčené společnosti, se Komise nemůže omezit na konstatování, že nedošlo k veřejnému distancování se, ale musí posouzení založit rovněž na dalších důkazech (v tomto

smyslu viz rozsudky ze dne 17. září 2015, *Total Marketing Services v. Komise*, C-634/13 P, EU:C:2015:614, bod 28, a ze dne 28. listopadu 2019, *LS Cable & System v. Komise*, C-596/18 P, EU:C:2019:1025, bod 33).

- 146 V projednávané věci je pravda, jak tvrdí společnost Air France, že Tribunál v bodě 421 napadeného rozsudku konstatoval, že v období od 4. února 2000 do 17. ledna 2001 Komise proti ní nezohlednila žádný kontakt, a v bodě 422 uvedeného rozsudku měl za to, že za okolností projednávané věci byla taková doba trvání dostatečně dlouhá na to, aby bylo nezbytné ověřit, zda účast společnosti Air France na jediném a trvajícím protiprávním jednání byla během tohoto období přerušena. Je rovněž pravda, že v souladu s judikaturou připomenutou v předchozím bodě tohoto rozsudku za okolností, kdy se stejně jako v projednávané věci v průběhu významného období konalo několik koluzivních schůzek bez přítomnosti zástupců dotyčného podniku, nepostačuje veřejné nedistancování se k prokázání účasti tohoto podniku na protiprávním jednání během tohoto období.
- 147 Nicméně v první řadě z judikatury uvedené v bodech 142 až 145 tohoto rozsudku, kterou Tribunál v podstatě připomněl v bodech 424 a 425 napadeného rozsudku, vyplývá, že pokud jde zejména o protiprávní jednání trvajících několik let, skutečnost, že se v průběhu významného období konalo několik koluzivních schůzek bez přítomnosti zástupců dotyčné společnosti, nestačí k prokázání neúčasti této společnosti na dotyčné kartelové dohodě během tohoto období. Společnost Air France tudíž nesprávně tvrdí, že její neúčast na koluzivních schůzkách, které se konaly v období od 4. února 2000 do 17. ledna 2001, představuje sama o sobě objektivní nepřímý důkaz, který prokazuje její neúčast na kartelové dohodě během tohoto období.
- 148 Ve druhé řadě podle téže judikatury představuje taková neúčast na koluzivních schůzkách v průběhu významného období naopak okolnost, která Komisi ukládá předložit další objektivní a shodující se důkazy prokazující, že i přes uvedenou neúčast na těchto schůzkách dotyčný podnik pokračoval v účasti na protiprávním jednání. Navíc v takové situaci nestačí veřejné nedistancování se k odůvodnění konstatování nepřetržité účasti dotyčného podniku během tohoto období. Právě to Tribunál připomněl v bodě 425 napadeného rozsudku, přičemž mimoto v bodě 426 uvedeného rozsudku uvedl objektivní a shodující se důkazy, které mohou být v tomto ohledu relevantní.
- 149 Nelze však mít za to, že v bodě 430 napadeného rozsudku obrátil protiprávně Tribunál v rozporu s uvedenou judikaturou důkazní břemeno, když se omezil na to, že společnosti Air France vytkl, že se veřejně nedistancovala od kartelové dohody a nepředložila důkaz o její neúčasti na kartelové dohodě během uvedeného období, spíše než aby ověřil, zda Komise předložila objektivní a shodující se důkazy, které dostatečně prokazují trvání účasti společnosti Air France na jediném a trvajícím protiprávním jednání během téhož období, i přes její neúčast na koluzivních schůzkách.
- 150 Je pravda, že v tomto bodě 430 Tribunál uvedl, že společnost Air France neprokázala, ani dokonce netvrdila, že se veřejně distancovala od jediného a trvajícího protiprávního jednání mezi 4. únorem 2000 a 17. lednem 2001 a rovněž ani netvrdila, že během tohoto období uvedla své jednání na relevantním trhu znovu v soulad se spravedlivou a nezávislou hospodářskou soutěží, ani nepopírala, že účinky koordinace týkající se palivového příplatku během uvedeného období přetrvávaly.

- 151 Jak však naznačuje výraz „za těchto podmínek“, který předchází závěru Tribunálu uvedenému v tomto bodě 430, podle kterého Komise mohla, aniž se dopustila pochybení, činit společnost Air France odpovědnou za jediné a trvajících protiprávní jednání během téhož období, musí být tato zjištění Tribunálu vykládána ve spojení se skutečnostmi uvedenými Tribunálem v bodech 427 až 429, jakož i v první větě bodu 430 napadeného rozsudku. V těchto bodech přitom Tribunál v podstatě zkoumal, zda skutečnosti uvedené ve sporném rozhodnutí, které se týkají zejména povahy dotčeného protiprávního jednání, fungování dotčené kartelové dohody ve sporném období a zahrnutí dotyčného jednání do jediného a trvajících protiprávního jednání, jehož relevanci společnost Air France nezpochybňuje, představují objektivní a shodující se nepřímé důkazy umožňující dostatečným způsobem prokázat trvání účasti společnosti Air France na kartelové dohodě během sporného období bez ohledu na její neúčast na koluzivních schůzkách v průběhu tohoto období.
- 152 Vzhledem k tomu, že Tribunál měl po svém přezkumu s ohledem na judikaturu připomenutou v bodech 140 až 144 tohoto rozsudku v podstatě za to, že Komise unesla své důkazní břemeno tím, že uvedla objektivní a shodující se nepřímé důkazy umožňující dostatečně prokázat trvání účasti společnosti Air France na kartelové dohodě během období od 4. února 2000 do 17. ledna 2001, mohl mít důvodně za to, že příslušelo společnosti Air France, aby tyto důkazy vyvrátila.
- 153 Společnost Air France přitom ve svém kasačním opravném prostředku netvrdí, že Tribunál v těchto bodech 427 až 429, jakož i v první větě bodu 430 napadeného rozsudku nesprávně kvalifikoval skutečnosti, které jsou v nich uvedeny, jako objektivní a shodující se nepřímé důkazy ve smyslu judikatury připomenuté v bodech 142 až 145 tohoto rozsudku, ani že zkrátil skutečnosti, na které odkazuje.
- 154 Je tudíž třeba konstatovat, že přístup Tribunálu v bodech 427 až 430 napadeného rozsudku je v souladu s judikaturou ohledně obecných pravidel a zásad týkajících se důkazního břemene připomenutou v bodě 95 tohoto rozsudku, která zohledňuje zásadu presumpce nevinny.
- 155 Z výše uvedeného vyplývá, že první část třetího důvodu kasačního opravného prostředku musí být zamítnuta jako neopodstatněná.

*K druhé části, týkající se období od 19. října 2005 do 14. února 2006*

*– Argumenty účastnic řízení*

- 156 Společnost Air France tvrdí, že Tribunál protiprávně obrátil důkazní břemeno a porušil zásadu presumpce nevinny, jakož i zásadu rovného zacházení, když konstatoval její účast na protiprávním jednání v období od 19. října 2005 do 14. února 2006, pokud jde o bezpečnostní příplatek a odmítnutí hradit provize.
- 157 Tribunál nejprve v bodě 432 napadeného rozsudku připustil, že neexistuje žádná skutečnost prokazující zapojení společnosti Air France do výměn informací týkajících se bezpečnostního příplatku od 19. října 2005 a do výměn informací týkajících se odmítnutí hradit provize od 14. října 2005. Vzhledem k tomu, že tedy není zpochybňováno, že se společnost Air France od října 2005 již neúčastnila protisoutěžních výměn informací, byl Tribunál povinen prokázat existenci důkazů způsobilých prokázat, že se společnost Air France nadále účastnila protiprávního jednání i po 19. říjnu 2005. Od společnosti Air France totiž nelze požadovat, aby

prokázala svou neúčast na protiprávním jednání, pokud Komise předtím neunesla své vlastní důkazní břemeno. Tribunál tedy protiprávně obrátil důkazní břemeno, když v bodě 433 napadeného rozsudku uvedl, že společnost Air France nepředložila dostatečné důkazy. Tím rovněž porušil presumpci nevinu.

- 158 Dále v tomto bodě 433 Tribunál uvedl, že společnost Air France nevyvodila „žádný zvláštní důsledek“ ze své neúčasti na protiprávním jednání až do 14. února 2006, což je nesprávné. Navrhla totiž Tribunálu, aby snížil pokutu uloženou sporným rozhodnutím zejména z důvodu, že protiprávní jednání bylo ve skutečnosti ukončeno nejpozději dne 19. října 2005. V tomto ohledu odkazuje na bod 171 své žaloby podané k Tribunálu.
- 159 Konečně Tribunál tím, že měl v uvedeném bodě 433 za to, že odpovědnost společnosti Air France za protiprávní jednání, pokud jde o bezpečnostní příplatek a odmítnutí hradit provize, mohla být konstatována s odkazem na účast společnosti Air France na kontaktech týkajících se palivového příplatku po 19. říjnu 2005, opětovně protiprávně obrátil důkazní břemeno a porušil zásadu rovného zacházení.
- 160 Pokud jde o důkazní břemeno, z bodu 44 rozsudku ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), vyplývá, že není možné přičíst podniku všechny složky jediného a trvajících protiprávního jednání, pokud není prokázáno, že tento podnik zamýšlel přispět ke všem společným cílům sledovaným dalšími účastníky kartelové dohody, že věděl o veškerém dalším plánovaném protiprávním jednání a byl připraven přijmout z toho plynoucí riziko. Vzhledem k tomu, že Tribunál neprokázal, že kontakty týkající se palivového příplatku, ke kterým došlo po 19. říjnu 2005, dokazují znalost širšího celkového plánu týkajícího se bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize, nemohl důvodně předpokládat, že společnost Air France tím, že se po tomto datu účastnila takových kontaktů, pokračovala v účasti na protiprávním jednání týkajícím se bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize.
- 161 Pokud jde o zásadu rovného zacházení, Tribunál ji porušil tím, že měl za to, že kontakty týkající se palivového příplatku, kterých se společnost Air France účastnila, prokazují její účast na ostatních složkách protiprávního jednání. Mezi těmito kontakty, ke kterým došlo po 19. říjnu 2005, totiž Tribunál zmínil výměny informací zahrnující zejména společnost British Airways plc, zmíněné v bodech 563 a 574 odůvodnění sporného rozhodnutí, a to i když měl v rozsudku ze dne 30. března 2022, British Airways v. Komise (T-341/17, EU:T:2022:182), za to, že se tento podnik nepodílel na složce protiprávního jednání týkající se odmítnutí hradit provize. Tribunál tedy nemohl, aniž by porušil zásadu rovného zacházení, využít kontakty zahrnující společnost British Airways, aby prokázal účast společnosti Air France na protiprávním jednání týkajícím se odmítnutí hradit provize, jelikož neexistoval listinný důkaz. V každém případě důkazy týkající se palivového příplatku neumožnily Tribunálu vymezit účast společnosti Air France na ostatních částech protiprávního jednání.
- 162 Komise tvrdí, že druhá část třetího důvodu kasačního opravného prostředku je nepřípustná z důvodu, že mění předmět sporu před Tribunálem. Před Tribunálem totiž společnost Air France tvrdila, že se protiprávního jednání neúčastnila po říjnu 2005, a v důsledku toho se svým sedmým žalobním důvodem směřujícím ke zrušení domáhala zrušení doby trvání konstatované pro celé jedině a trvajících protiprávní jednání. Touto částí přitom svůj návrh omezuje na část protiprávního jednání týkající se bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize, přičemž za tímto účelem

uplatňuje nové právní důvody týkající se možnosti rozdílného zacházení se složkami jediného a trvajících protiprávního jednání, které nebyly předloženy ani projednány před Tribunálem. Komise podpůrně tvrdí, že tato druhá část není opodstatněná.

– *Závěry Soudního dvora*

- 163 Pokud jde o přípustnost této části, je třeba připomenout, že podle čl. 170 odst. 1 druhé věty jednacího řádu Soudního dvora nesmí kasační opravný prostředek měnit předmět sporu před Tribunálem.
- 164 Pravomoc Soudního dvora v rámci přezkumu kasačního opravného prostředku je tak omezena na posuzování právního řešení žalobních důvodů a argumentů projednávaných v prvním stupni. Účastník řízení tedy nemůže vznést důvod, který neuplatnil u Tribunálu, poprvé až před Soudním dvorem, neboť by to znamenalo umožnit mu, aby Soudnímu dvoru, jehož pravomoc ve věci kasačního opravného prostředku je omezená, předložil spor širšího rozsahu než spor, který projednával Tribunál (rozsudky ze dne 14. října 2010, *Deutsche Telekom v. Komise*, C-280/08 P, EU:C:2010:603, bod 34, a ze dne 2. února 2023, *Španělsko a další v. Komise*, C-649/20 P, C-658/20 P a C-662/20 P, EU:C:2023:60, bod 29, jakož i citovaná judikatura).
- 165 Navrhovatel nicméně může podat kasační opravný prostředek tak, že před Soudním dvorem uvede důvody a argumenty vyplývající ze samotného napadeného rozsudku směřující ke zpochybnění jeho právní opodstatněnosti (rozsudky ze dne 29. listopadu 2007, *Stadtwerke Schwäbisch Hall a další v. Komise*, C-176/06 P, EU:C:2007:730, bod 17, jakož i ze dne 2. února 2023, *Španělsko a další v. Komise*, C-649/20 P, C-658/20 P a C-662/20 P, EU:C:2023:60, bod 30, jakož i citovaná judikatura).
- 166 V projednávané věci z žaloby podané k Tribunálu vyplývá, že v rámci svého sedmého žalobního důvodu směřujícího ke zrušení, který je předmětem bodů 385 až 436 napadeného rozsudku, namítala společnost Air France nesprávný výpočet doby trvání protiprávního jednání z důvodu, že pokud jde o období po 19. říjnu 2005, nemohly být kontakty týkající se palivového příplatku kvalifikovány jako protisoutěžní, a pokud jde o bezpečnostní příplatek a odmítnutí hradit provize, Komise nepředložila žádný platný důkaz o její účasti na těchto složkách jediného a trvajících protiprávního jednání v prvním případě za období po 19. říjnu 2005 a v druhém případě po 14. říjnu 2005, jak ostatně Tribunál uvedl v bodech 385 až 387 napadeného rozsudku. Požadovala, aby v důsledku toho byla zkrácena doba trvání protiprávního jednání, která byla vůči ní zohledněna, a v důsledku toho snížena pokuta, která jí byla uložena. Tribunál analyzoval tuto argumentaci v bodech 431 až 434 napadeného rozsudku, kterých se v podstatě týká tato část.
- 167 Ani v tomto žalobním důvodu, ani v jiném uplatněném žalobním důvodu společnost Air France netvrdila, že za předpokladu, že by jí nemohla být přičtena některá ze složek jediného a trvajících protiprávního jednání, nelze jí s ohledem na judikaturu vycházející z bodu 44 rozsudku ze dne 6. prosince 2012, *Komise v. Verhuizingen Coppens* (C-441/11 P, EU:C:2012:778), přičíst ani ostatní či jednu z ostatních složek.
- 168 Je však třeba uvést, že pokud jde o období po 19. říjnu 2005, Tribunál v bodech 431 a 432 napadeného rozsudku konstatoval, že Komise měla k dispozici několik důkazů, které mohla platně uplatnit vůči společnosti Air France, avšak podle této společnosti nebyl žádný důkaz, který měla Komise k dispozici ohledně bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize, pozdějšího data než v prvním případě 19. října 2005 a v druhém případě 14. října 2005.

- 169 Za těchto podmínek Tribunál v bodě 433 napadeného rozsudku v podstatě ověřil, zda i přes tuto neexistenci přímého důkazu byla Komise oprávněna z ostatních skutečností, které měla k dispozici, vyvodit, že účast společnosti Air France na těchto složkách jediného a trvajících protiprávního jednání neskončila v říjnu 2005, a že na základě své analýzy dospěl v bodě 434 napadeného rozsudku k závěru, že Komise byla oprávněna se domnívat, že má k dispozici dostatečné důkazy o trvání účasti společnosti Air France na sporné kartelové dohodě v období od 20. října 2005 do 14. února 2006.
- 170 S ohledem na argumentaci předloženou společností Air France před Tribunálem přitom nebylo relevantní, aby před ním tvrdila, že důkaz o její účasti na složce jediného a trvajících protiprávního jednání týkající se palivového příplatku po 19. říjnu 2005, kterou považovala za neprokázanou z důvodu neexistence protisoutěžní povahy dotyčných kontaktů, nemohl být zohledněn k prokázání pokračování její účasti v období po tomto datu na složkách jediného a trvajících protiprávního jednání týkajících se bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize.
- 171 S přihlédnutím k těmto skutečnostem je třeba konstatovat, že otázka, zda mohla být konstatována odpovědnost společnosti Air France za jediné a trvajících protiprávní jednání, pokud jde o bezpečnostní příplatek a odmítnutí hradit provize, s odkazem na její účast na kontaktech týkajících se palivového příplatku po 19. říjnu 2005, vyplývá ze samotného napadeného rozsudku a že argumentace, kterou společnost Air France v tomto ohledu předkládá v projednávaném kasačním opravném prostředku, směřuje ke zpochybnění jeho právní opodstatněnosti. Z toho vyplývá, že podle judikatury připomenuté v bodě 165 tohoto rozsudku je tato část přípustná.
- 172 Pokud jde o případnou opodstatněnost této otázky, je třeba nejprve uvést, že je pravda, že Tribunál v bodě 433 napadeného rozsudku uvedl, že společnost Air France netvrdila, že nevěděla, že ostatní obvinění dopravci pokračovali v koordinaci ohledně bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize po 19. říjnu 2005, že nepředložila žádný důkaz o tom, že společnost Air France začala jednat jako poctivý a nezávislý soutěžitel na relevantním trhu nebo že oznámila svůj úmysl distancovat se od složek jediného a trvajících protiprávního jednání týkajícího se bezpečnostních příplatků a odmítnutí hradit provize, a že nezpochybnila, že účinky těchto složek přetrvávaly i po tomto datu.
- 173 V tomto bodě 433 však Tribunál na podporu těchto zjištění rovněž uvedl, že bylo prokázáno, že po uvedeném datu společnost Air France pokračovala v účasti na složce jediného a trvajících protiprávního jednání týkající se palivového příplatku a že zavedení bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize vyžadovalo podstatně méně časté kontakty než uplatňování palivového příplatku, jelikož na rozdíl od palivového příplatku není bezpečnostní příplatek založen na indexu, jehož vývoj by vyžadoval pravidelné úpravy, což vysvětluje, že jakmile byl zaveden koncem roku 2001, byl předmětem pouze jednorázových kontaktů mezi dopravci, pokud jde o jeho uplatňování, jak vyplývá z bodu 579 sporného rozhodnutí. V uvedeném bodě 433 Tribunál mimoto poukázal na to, že odmítnutí hradit provize spočívalo pouze v odmítnutí poskytnout slevy spedičním podnikům, a nevyžadovalo tedy tak pravidelné úpravy jako palivový příplatek.
- 174 S ohledem na všechny okolnosti připomenuté v bodech 172 a 173 tohoto rozsudku tak Tribunál v tomtéž bodě 433 napadeného rozsudku dospěl k závěru, že Komise byla oprávněna z důkazů, které měla k dispozici, vyvodit, že účast společnosti Air France na složkách jediného a trvajících protiprávního jednání týkajících se bezpečnostního příplatku a odmítnutí hradit provize neskončila v říjnu 2005, a v bodě 434 napadeného rozsudku z toho vyvodil, že se Komise

nedopustila pochybení, když měla za to, že má k dispozici dostatečné důkazy o trvání účasti společnosti Air France na sporné kartelové dohodě od 20. října 2005 až do dne, kdy se domnívala, že tato dohoda skončila, tedy do 14. února 2006.

- 175 S ohledem na judikaturu připomenutou v bodě 95 tohoto rozsudku přitom nelze mít za to, že Tribunál tímto rozhodnutím porušil pravidla týkající se důkazního břemene nebo presumpce nevinny.
- 176 Argumentace uvedená v bodě 157 tohoto rozsudku musí být v důsledku toho zamítnuta jako neopodstatněná.
- 177 Dále, i když je pravda, že Tribunál v první větě bodu 433 napadeného rozsudku uvedl, že společnost Air France ve svých písemnostech nevyvodila ze skutečností uvedených Tribunálem v bodech 431 a 432 napadeného rozsudku „žádný zvláštní důsledek“, je třeba konstatovat, že společnost Air France ve svém kasačním opravném prostředku nevznáší žádnou výtku vycházející ze zkrácení její žaloby před Tribunálem. Navíc Tribunál v tomto bodě 433 nicméně přezkoumal argumentaci společnosti Air France, v níž tvrdila, že se přestala podílet na složkách jediného a trvajících protiprávního jednání týkajících se bezpečnostního příplatku po 14. říjnu a odmítnutí hradit provize po 19. říjnu 2005. V důsledku toho musí být jakákoli kritika namířená proti této první větě v každém případě odmítnuta jako irelevantní na základě judikatury připomenuté v bodě 112 tohoto rozsudku, neboť je toto tvrzení Tribunálu nadbytečné.
- 178 A konečně stačí uvést, že v projednávané věci je nesporné, že se společnost Air France přímo podílela na každé ze tří složek jediného a trvajících protiprávního jednání identifikovaného ve sporném rozhodnutí, jelikož tato kvalifikace jako taková nebyla společností Air France zpochybněna, a že je sporná pouze doba trvání její účasti na tomto protiprávním jednání. Společnost Air France tedy nemůže vyvodit žádný užitečný argument z judikatury, zejména z bodů 39 až 52 rozsudku ze dne 6. prosince 2012, Komise v. Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), který se týká situací, ve kterých se podnik neúčastnil všech složek jediného a trvajících protiprávního jednání, a důsledků, které je třeba z takového konstatování případně vyvodit, pokud jde o možnost zcela nebo částečně zrušit rozhodnutí Komise, kterým se stanoví, že se tento podnik účastnil kartelové dohody odporující článku 101 SFEU.
- 179 Naproti tomu v takové situaci, jako je situace společnosti Air France, která se týká pouze doby trvání účasti podniku na jediném a trvajícím protiprávním jednání, je relevantní judikatura připomenutá v bodech 140 až 145 tohoto rozsudku. Nepřímé důkazy a shodující se okolnosti, které posuzovány jako celek mohou v případě, že neexistuje jiné soudržné vysvětlení, odhalit existenci protisoutěžních jednání nebo dohod, totiž rovněž umožňují odhalit dobu trvání pokračujícího protisoutěžního jednání a období, během něhož byla dohoda uzavřená za porušení pravidel hospodářské soutěže prováděna (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. září 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied v. Komise, C-105/04 P, EU:C:2006:592, body 94 a 95).
- 180 V této souvislosti je třeba zejména zdůraznit, že v souladu s judikaturou připomenutou v těchto bodech 140 až 145 skutečnost, že v rámci protiprávního jednání, které trvá několik let, nebyl pro určitá vymezená období předložen přímý důkaz o tom, že podnik dohodu prováděl, nebrání tomu, aby byla konstatována jeho účast na této dohodě pro toto období, pokud takové konstatování spočívá na objektivních a shodujících se nepřímých důkazech.

- 181 Jak přitom vyplývá již z analýzy první výtky této části, provedené v bodech 172 až 175 tohoto rozsudku, Tribunál dospěl k závěru, aniž protiprávně obrátil důkazní břemeno, že odpovědnost společnosti Air France za protiprávní jednání, pokud jde o bezpečnostní příplatek a odmítnutí hradit provize, mohla být konstatována s odkazem na účast společnosti Air France na kontaktech týkajících se palivového příplatku po 19. říjnu 2005.
- 182 Argumentace uvedená v bodě 160 tohoto rozsudku musí být v důsledku toho zamítnuta jako neopodstatněná.
- 183 Kromě toho je třeba připomenout, že v souladu s čl. 256 odst. 1 druhým pododstavcem SFEU a článkem 58 prvním pododstavcem statutu Soudního dvora Evropské unie se kasační opravný prostředek omezuje na právní otázky.
- 184 Pouze Tribunál je tedy příslušný ke zjištění a posouzení relevantních skutkových okolností a k hodnocení důkazů. Pokud totiž tyto důkazy byly získány řádně a byly dodrženy obecné právní zásady a procesní pravidla použitelná v oblasti důkazního břemene a provádění důkazů, přísluší pouze Tribunálu posoudit hodnotu, kterou je třeba důkazům, které mu byly předloženy, přiznat. Posouzení tohoto skutkového stavu a důkazů, s výhradou případu jejich zkreslení, tedy nepředstavuje právní otázku, která by jako taková podléhala přezkumu Soudního dvora v rámci kasačního opravného prostředku (rozsudky ze dne 28. května 1998, *Deere v. Komise*, C-7/95 P, EU:C:1998:256, bod 22, a ze dne 18. března 2021, *Pometon v. Komise*, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 50, jakož i citovaná judikatura).
- 185 Pod záminkou tvrzení o porušení zásady rovného zacházení se společnost Air France ve skutečnosti snaží zpochybnit posouzení skutkového stavu a důkazů, jež provedl Tribunál v bodě 433 napadeného rozsudku, aniž se dovolává jejich zkreslení. Argumentace uvedená v bodě 161 tohoto rozsudku je v důsledku toho nepřijatelná.
- 186 Z výše uvedeného vyplývá, že druhá část třetího důvodu kasačního opravného prostředku musí být zčásti zamítnuta jako irelevantní, zčásti odmítnuta jako nepřijatelná a zčásti zamítnuta jako neopodstatněná. Třetí důvod kasačního opravného prostředku tedy musí být zamítnut.
- 187 Vzhledem k tomu, že žádnému z důvodů kasačního opravného prostředku vznesených společností Air France na podporu jejího kasačního opravného prostředku nebylo vyhověno, je třeba tento kasační opravný prostředek v plném rozsahu zamítnout.

### **K nákladům řízení**

- 188 Podle čl. 184 odst. 2 jednacího řádu Soudního dvora rozhodne Soudní dvůr o nákladech řízení, není-li kasační opravný prostředek opodstatněný.
- 189 Podle čl. 138 odst. 1 tohoto jednacího řádu, jenž se na řízení o kasačním opravném prostředku použije na základě čl. 184 odst. 1 uvedeného jednacího řádu, se účastník řízení, který neměl úspěch ve věci, uloží náhrada nákladů řízení, pokud to účastník řízení, který měl ve věci úspěch, požadoval.
- 190 Vzhledem k tomu, že Komise požadovala náhradu nákladů řízení a společnost Air France neměla ve věci úspěch, je důvodné posledně uvedené uložit, že ponese vlastní náklady řízení a nahradí náklady řízení vynaložené Komisí.

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

- 1) Kasační opravný prostředek se zamítá.**
- 2) Společnosti Air France SA se ukládá náhrada nákladů řízení.**

Podpisy