



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (piąta izba)

z dnia 26 lutego 2026 r.*

Odwołanie – Konkurencja – Porozumienia, decyzje i uzgodnione praktyki – Rynek lotniczego przewozu towarów – Decyzja Komisji Europejskiej stwierdzająca naruszenie art. 101 TFUE, art. 53 Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym i art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego – Koordynowanie składników ceny usług lotniczego przewozu towarów (dopłata paliwowa, dopłata z tytułu bezpieczeństwa i odmowa zapłaty prowizji od dopłat) – Przychodzące usługi przewozu towarów – Właściwość miejscowa Komisji – Skutki kwalifikowane – Jednolite i ciągle naruszenie – Rozporządzenie (WE) nr 1/2003 – Artykuł 25 – Przedawnienie uprawnień Komisji do nakładania kar – Zarzut dotyczący przedawnienia – Przymiot normy porządku publicznego

W sprawie C-367/22 P

mającej za przedmiot odwołanie w trybie art. 56 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wniesione w dniu 7 czerwca 2022 r.,

Air Canada, z siedzibą w Saint-Laurent (Kanada), którą reprezentowali I.-Z. Prodromou-Stamoudi, dikigoros, i T. Soames, avocat,

strona wnosząca odwołanie,

w której drugą stroną postępowania jest:

Komisja Europejska, którą reprezentowali P. Caro de Sousa i A. Dawes, w charakterze pełnomocników, których wspierał G. Peretz, BL,

strona pozwana w pierwszej instancji,

TRYBUNAŁ (piąta izba),

w składzie: I. Jarukaitis (sprawozdawca), prezes czwartej izby, pełniący obowiązki prezesa piątej izby, E. Regan i D. Gratsias, sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: R. Stefanova-Kamisheva, administratorka,

* Język postępowania: angielski.

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 10 kwietnia 2024 r.,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 5 września 2024 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Air Canada wnosi w odwołaniu o uchylenie wyroku Sądu Unii Europejskiej z dnia 30 marca 2022 r., Air Canada/Komisja (T-326/17, zwanego dalej „zaskarżonym wyrokiem”, EU:T:2022:177), mocą którego sąd ten oddalił w części jej skargę zmierzającą do stwierdzenia nieważności decyzji Komisji C(2017) 1742 final z dnia 17 marca 2017 r. dotyczącej postępowania na podstawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (sprawa AT.39258 – Lotniczy transport towarowy) (zwanej dalej „sporną decyzją”) w dotyczącym jej zakresie oraz do uchylenia nałożonej na nią w tej decyzji grzywny lub do obniżenia jej kwoty.

Ramy prawne

Umowa lotnicza WE–Szwajcaria

- 2 Umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego, podpisana w Luksemburgu w dniu 21 czerwca 1999 r. i zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady i – w odniesieniu do Umowy w sprawie współpracy naukowej i technologicznej – Komisji 2002/309/WE, Euratom z dnia 4 kwietnia 2002 r. w sprawie zawarcia siedmiu umów z Konfederacją Szwajcarską (Dz.U. 2002, L 114, s. 1) (zwana dalej „umową lotniczą WE–Szwajcaria”) weszła w życie w dniu 1 czerwca 2002 r. Artykuły 8 i 9 tej umowy odpowiadają odpowiednio art. 101 i 102 TFUE.
- 3 Zgodnie z brzmieniem art. 11 tej umowy:

„1. Postanowienia artykułów 8 i 9 są stosowane [...] przez instytucje wspólnotowe zgodnie z prawodawstwem wspólnotowym, jak wymieniono w Załączniku do niniejszej Umowy, uwzględniając potrzebę ścisłej współpracy między instytucjami wspólnotowymi a władzami szwajcarskimi.

2. Władze szwajcarskie orzekają, zgodnie z postanowieniami artykułów 8 i 9, o dopuszczalności wszelkich porozumień, decyzji i praktyk uzgodnionych [...] w zakresie tras między Szwajcarią a państwami trzecimi”.
- 4 Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. [101] i [102 TFUE] (Dz.U. 2003, L 1, s. 1) znalazło zastosowanie w ramach tej samej umowy ze skutkiem od dnia 5 grudnia 2007 r. po wejściu w życie decyzji nr 1/2007 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego Wspólnota/Szwajcaria ustanowionego na mocy Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego z dnia 5 grudnia 2007 r. zastępującej załącznik do Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie

transportu lotniczego (Dz.U. 2008, L 34, s. 19). Z tą datą zastąpiło ono rozporządzenie Rady (EWG) nr 3975/87 z dnia 14 grudnia 1987 r. ustanawiające procedurę stosowania reguł konkurencji do przedsiębiorstw w sektorze transportu lotniczego (Dz.U. 1987, L 374, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 8, t. 2, s. 205), które od wejścia w życie umowy lotniczej WE–Szwajcaria znajdowało się w załączniku do tej umowy.

Traktat FUE

5 Artykuł 101 ust. 1 TFUE stanowi:

„Nie zgodne z rynkiem wewnętrznym i zakazane są wszelkie porozumienia między przedsiębiorstwami, wszelkie decyzje związków przedsiębiorstw i wszelkie praktyki uzgodnione, które mogą wpływać na handel między państwami członkowskimi i których celem lub skutkiem jest zapobieżenie, ograniczenie lub zakłócenie konkurencji wewnątrz rynku wewnętrznego, a w szczególności te, które polegają na:

- a) ustalaniu w sposób bezpośredni lub pośredni cen zakupu lub sprzedaży albo innych warunków transakcji;
- b) ograniczaniu lub kontrolowaniu produkcji, rynków, rozwoju technicznego lub inwestycji;
- c) podziale rynków lub źródeł zaopatrzenia;

[...]”.

Porozumienie EOG

6 Artykuł 53 Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 2 maja 1992 r. (Dz.U. 1994, L 1, s. 3, zwanego dalej „porozumieniem EOG”) odpowiada mutatis mutandis art. 101 TFUE.

7 Rozporządzenie nr 1/2003, zmienione rozporządzeniem Rady (WE) nr 411/2004 z dnia 26 lutego 2004 r. (Dz.U. 2004, L 68, s. 1), zostało uwzględnione w porozumieniu EOG w drodze, z jednej strony, decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 130/2004 z dnia 24 września 2004 r. zmieniającej załącznik XIV (Konkurencja), protokół 21 (dotyczący wdrażania zasad konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw) i protokół 23 (dotyczący współpracy między organami nadzoru) do porozumienia EOG (Dz.U. 2005, L 64, s. 57), która to decyzja weszła w życie dnia 19 maja 2005 r., a także, z drugiej strony, decyzji Wspólnego Komitetu EOG nr 40/2005 z dnia 11 marca 2005 r. zmieniającej załącznik XIII (Transport) i protokół 21 (w sprawie wdrażania zasad konkurencji mających zastosowanie do przedsiębiorstw) do porozumienia EOG (Dz.U. 2005, L 198, s. 38), która to decyzja weszła w życie w tym samym dniu.

Rozporządzenie nr 1/2003

8 Artykuł 7 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2003 stanowi:

„Jeżeli Komisja [Europejska], działając z urzędu lub na wniosek, stwierdzi naruszenie art. [101] lub [102 TFUE], może w drodze decyzji nakazać przedsiębiorstwom lub związkom przedsiębiorstw,

których sprawa dotyczy, by zaprzestały takiego naruszenia. W tym celu Komisja może użyć wobec przedsiębiorstw środków zaradczych o charakterze behawioralnym lub strukturalnym, proporcjonalnych do popełnionego naruszenia i koniecznych do jego skutecznego zakończenia. Środki strukturalne zastosować można jedynie, gdy nie istnieją równie skuteczne środki behawioralne lub gdy równie skutecznie środki behawioralne byłyby bardziej uciążliwe dla zainteresowanych przedsiębiorstw niż środki strukturalne. Jeżeli Komisja posiada uzasadniony interes, może stwierdzić, że naruszenie zostało popełnione w przeszłości”.

9 Artykuł 23 tego rozporządzenia, zatytułowany „Grzywny”, stanowi w ust. 2 i 3:

„2. Komisja może, w drodze decyzji, nałożyć grzywny na przedsiębiorstwa lub związki przedsiębiorstw, jeżeli umyślnie lub w wyniku zaniedbania [niedbalstwa]:

a) naruszają art. [101] lub [102 TFUE], [...]

[...].

Dla każdego przedsiębiorstwa lub związku przedsiębiorstw biorących udział w naruszeniu grzywna nie przekroczy 10 % całkowitego obrotu uzyskanego w poprzedzającym roku obrotowym.

[...]

3. Przy ustalaniu wysokości grzywny uwzględnia się ciężar i czas trwania naruszenia”.

10 Zgodnie z brzmieniem art. 25 tego rozporządzenia:

„1. Uprawnienia przyznane Komisji na mocy art. 23 i 24 podlegają następującym terminom przedawnienia:

a) trzy lata w przypadku naruszeń przepisów dotyczących żądanych informacji lub przeprowadzania kontroli;

b) pięć lat w przypadku wszystkich innych naruszeń.

2. Bieg przedawnienia rozpoczyna się od dnia, w którym popełniono naruszenie. Jednakże w przypadku ciągłych lub powtarzających się naruszeń bieg przedawnienia rozpoczyna się od dnia zaniechania naruszenia.

3. Wszelkie działania podjęte przez Komisję lub organ ochrony konkurencji państwa członkowskiego w celu przeprowadzenia dochodzenia lub postępowania w odniesieniu do naruszeń przerywają bieg przedawnienia do nałożenia grzywien lub okresowych kar pieniężnych. Bieg przedawnienia uznaje się za przerwany w dniu, w którym co najmniej jedno przedsiębiorstwo lub związek przedsiębiorstw, które uczestniczyły w naruszeniu, zostanie powiadomione o podjętych działaniach. Działaniem, które przerywa bieg przedawnienia, jest w szczególności:

a) pisemne żądanie informacji ze strony Komisji lub organu ochrony konkurencji państwa członkowskiego;

b) pisemna zgoda na przeprowadzenie kontroli, wydana urzędnikom przez Komisję lub organ ochrony konkurencji państwa członkowskiego;

- c) wszczęcie postępowania przez Komisję lub organ ochrony konkurencji państwa członkowskiego;
- d) przedstawienie zarzutów przez Komisję lub organ ochrony konkurencji państwa członkowskiego.

4. Przerwanie biegu przedawnienia wywiera skutek w stosunku do wszystkich przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw, które uczestniczyły w naruszeniu.

5. Po każdym przerwaniu przedawnienia biegnie ono na nowo. Jednakże termin przedawnienia upływa najpóźniej w dniu, w którym upływa okres odpowiadający podwójnemu terminowi przedawnienia, a Komisja nie nałożyła grzywny lub okresowej kary pieniężnej. Okres ten zostaje przedłużony o czas, w którym przedawnienie zostało zawieszona zgodnie z ust. 6.

6. Bieg przedawnienia dla nakładania grzywien lub okresowych kar pieniężnych ulega zawieszeniu do czasu wydania przez Trybunał Sprawiedliwości rozstrzygnięcia w sprawie, która dotyczy decyzji Komisji”.

- 11 Artykuł 32 lit. c) owego rozporządzenia przewidywał, że rozporządzenie to „nie ma zastosowania do transportu lotniczego między lotniskami Wspólnoty a państwami trzecimi”.
- 12 Przepis ten został uchylony, począwszy od dnia 1 maja 2004 r., poprzez art. 3 rozporządzenia nr 411/2004.

Okoliczności powstania sporu i sporna decyzja

- 13 Okoliczności powstania sporu i sporną decyzję, przedstawione w pkt 1–60 zaskarżonego wyroku, można dla celów niniejszego postępowania streścić w następujący sposób:
- 14 Air Canada jest przewoźnikiem lotniczym prowadzącym działalność na rynku usług lotniczego przewozu towarów.
- 15 W sektorze przewozu towarów przedsiębiorstwa lotnicze (zwane dalej „przewoźnikami”) zapewniają transport ładunków drogą powietrzną. Co do zasady owi przewoźnicy świadczą usługi przewozu towarów na rzecz spedytorów, którzy organizują transport tych ładunków w imieniu nadawców. Jako świadczenie wzajemne spedytorzy uiszczają przewoźnikom cenę, która składa się, po pierwsze, ze stawek obliczanych w przeliczeniu za kilogram, a po drugie, z różnego rodzaju dopłat.

Postępowanie administracyjne

- 16 W dniu 7 grudnia 2005 r. Komisja otrzymała wniosek o zwolnienie z grzywny na podstawie komunikatu w sprawie zwalniania z grzywien i zmniejszania grzywien w sprawach kartelowych (Dz.U. 2002, C 45, s. 3), złożony przez Deutsche Lufthansa AG i dwie z jej spółek zależnych – Lufthansa Cargo AG i Swiss International Air Lines AG. Zgodnie z tym wnioskiem między szeregiem przewoźników istniały kontakty antykonkurencyjne dotyczące elementów składowych ceny usług świadczonych na rynku lotniczego przewozu towarów, a mianowicie wprowadzenia dopłat zwanych „paliwową” i „z tytułu bezpieczeństwa”, a także odmowy zapłaty przez tych przewoźników na rzecz spedytorów prowizji od dopłat (zwanej dalej „odmową zapłaty prowizji”).

- 17 W dniach 14 i 15 lutego 2006 r. Komisja przeprowadziła niezapowiedziane kontrole w pomieszczeniach szeregu przewoźników.
- 18 W następstwie tych kontroli kilku przewoźników, w tym Air Canada, złożyło wnioski o zwolnienie z grzywny na podstawie komunikatu w sprawie zwalniania z grzywien i zmniejszania grzywien w sprawach kartelowych, o którym mowa w pkt 16 niniejszego wyroku.
- 19 W dniu 19 grudnia 2007 r. Komisja skierowała pismo w sprawie przedstawienia zarzutów do 27 przewoźników, w tym do Air Canada, którzy następnie przedstawili uwagi na piśmie. Przewoźnicy ci zostali wysłuchani w dniach od 30 czerwca do 4 lipca 2008 r.

Pierwotna decyzja

- 20 W dniu 9 listopada 2010 r. Komisja wydała decyzję C(2010) 7694 final dotyczącą postępowania na podstawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG oraz art. 8 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego (sprawa COMP/39258 – Lotniczy transport towarów) (zwaną dalej „pierwotną decyzją”). Adresatami tej decyzji było 21 przewoźników, w tym Air Canada, wobec której to spółki nie stwierdzono jednak żadnego naruszenia w odniesieniu do transportu lotniczego między portami lotniczymi w Unii Europejskiej i transportu lotniczego na trasach między portami lotniczymi w Unii a szwajcarskimi portami lotniczymi (zwanymi dalej „trasami Unia–Szwajcaria”).
- 21 W uzasadnieniu owej decyzji wyjaśniono, że obwinieni przewoźnicy koordynowali swoje zachowanie w zakresie taryfikacji za świadczenie usług przewozu towarów w ten sposób, iż uzgadniali kwestie dopłaty paliwowej i dopłaty z tytułu bezpieczeństwa oraz odmowy zapłaty prowizji, i uczestniczyli w ten sposób w jednolitym i ciągłym naruszeniu art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria, obejmującym terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) i Szwajcarii.

Wyroki z dnia 16 grudnia 2015 r.

- 22 Wyrokiem z dnia 16 grudnia 2015 r., Air Canada/Komisja (T-9/11, EU:T:2015:994), Sąd stwierdził nieważność pierwotnej decyzji w zakresie, w jakim dotyczyła ona Air Canada. W dwunastu innych wydanych tego samego dnia wyrokach Sąd stwierdził również nieważność całości lub części tej decyzji w zakresie, w jakim dotyczyła ona dwunastu innych przewoźników lub grup przewoźników.
- 23 Sąd uznał, że wspomniana decyzja jest błędnie uzasadniona.

Sporna decyzja

- 24 W dniu 20 maja 2016 r. Komisja skierowała do wskazanych w pierwotnej decyzji przewoźników, którzy wnieśli skargę na tę decyzję do Sądu, pismo informujące ich o zamiarze ponownego wydania decyzji stwierdzającej ich uczestnictwo w jednolitym i ciągłym naruszeniu art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria na wszystkich trasach wymienionych w tej pierwotnej decyzji. Wyznaczono im jeden miesiąc na przedstawienie uwag. Wszyscy ci przewoźnicy skorzystali z tej możliwości.

- 25 W dniu 17 marca 2017 r. Komisja wydała sporną decyzję, której adresatami jest 19 przewoźników, w tym Air Canada.
- 26 W spornej decyzji wyjaśniono, że obwinieni przewoźnicy koordynowali swoje zachowanie w zakresie taryfikacji za świadczenie usług przewozu towarów na całym świecie za pomocą dopłaty paliwowej, dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i odmowy zapłaty prowizji (zachowanie zwane dalej „spornym kartelem”) i w ten sposób popełnili jednolite i ciągłe naruszenie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria.
- 27 W sekcji 4 tej decyzji, zatytułowanej „Okoliczności faktyczne”, Komisja wskazała między innymi, że dochodzenie ujawniło kartel o zasięgu światowym oparty na sieci dwustronnych i wielostronnych kontaktów utrzymywanych przez długi czas między konkurentami, dotyczący zachowania, które postanowili, planowali lub zamierzali oni przyjąć w związku z różnymi elementami ceny usług przewozu towarów, o których mowa w poprzednim punkcie [tu i poniżej tłumaczenie nieoficjalne tej decyzji, gdyż w Dz.U. 2017, C 188, s. 14 opublikowano jedynie jej streszczenie – uwaga tłumacza]. Instytucja ta podkreśliła, że wspólnym celem tej sieci kontaktów było koordynowanie zachowań konkurentów w zakresie taryfikacji lub zmniejszenie niepewności co do ich polityki cenowej. Następnie opisała kontakty w przedmiocie, odpowiednio, dopłaty paliwowej, dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i odmowy zapłaty prowizji oraz oceniła dowody dotyczące, po pierwsze, spornego kartelu jako całości i, po drugie, poszczególnych adresatów tej decyzji.
- 28 W sekcji 5 spornej decyzji, zatytułowanej „Stosowanie właściwych reguł konkurencji”, Komisja zastosowała art. 101 TFUE do okoliczności faktycznych niniejszej sprawy i wyjaśniła jednocześnie, że odniesienia do tego artykułu należy rozumieć również jako odniesienia do art. 53 porozumienia EOG i do art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria, ponieważ, jeśli nie postanowiono inaczej, postanowienia te stosuje się odpowiednio.
- 29 W tym względzie Komisja zbadała granice swojej miejscowej i czasowej właściwości do stwierdzenia naruszenia reguł konkurencji i ukarania za nie w niniejszym przypadku.
- 30 Z jednej strony w motywach 822–832 spornej decyzji, znajdujących się w jej podsekcji 5.2, zatytułowanej „Właściwość Komisji”, instytucja ta wskazała w istocie, że nie zastosuje przede wszystkim art. 101 TFUE do porozumień i praktyk sprzed dnia 1 maja 2004 r. dotyczących tras między portami lotniczymi w Unii a portami lotniczymi położonymi poza EOG (zwanymi dalej „trasami Unia–państwa trzecie”), następnie art. 53 porozumienia EOG do porozumień i praktyk sprzed dnia 19 maja 2005 r. dotyczących tras Unia–państwa trzecie oraz tras między portami lotniczymi położonymi w państwach będących stronami porozumienia EOG i niebędących członkami Unii a portami lotniczymi położonymi w państwach trzecich (zwanymi dalej „trasami EOG z wyłączeniem tras Unia–państwa trzecie”) i wreszcie art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria do porozumień i praktyk sprzed dnia 1 czerwca 2002 r. dotyczących tras Unia–Szwajcaria. W motywie 832 spornej decyzji wyjaśniła ona, że ta decyzja „nie ma na celu ujawnienia jakiegokolwiek naruszenia art. 8 umowy [lotniczej WE–Szwajcaria] w odniesieniu do usług przewozu towarów [pomiędzy Szwajcarią i państwami trzecimi]”.
- 31 Z drugiej strony w motywach 1036–1046 spornej decyzji, znajdujących się w podsekcji 5.3.8, zatytułowanej „Stosowanie art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do tras przychodzących”, Komisja przedstawiła powody, dla których odrzuciła argumenty poszczególnych obwinionych przewoźników, zgodnie z którymi przekroczyłyby granice swojej właściwości miejscowej w świetle przepisów prawa międzynarodowego publicznego poprzez stwierdzenie naruszenia

tych dwóch przepisów na trasach z państw trzecich do EOG (zwanymi dalej „trasami przychodzącymi” i – w odniesieniu do usług przewozu towarów oferowanych na tych trasach – „przychodzącymi usługami przewozu towarów”) i poprzez ukaranie za to naruszenie.

- 32 W szczególności w motywie 1045 tej decyzji Komisja wskazała, że praktyki antykonkurencyjne w odniesieniu do przychodzących usług przewozu towarów „mogą mieć natychmiastowe, istotne i przewidywalne skutki w Unii i EOG, zważywszy, że zwiększone koszty transportu lotniczego do EOG, a zatem wyższe ceny przywożonych towarów, mogą ze względu na swój charakter mieć wpływ na konsumentów w EOG”. Komisja dodała, że w niniejszej sprawie praktyki te mogły mieć taki wpływ również na świadczenie usług przewozu towarów przez innych przewoźników w ramach EOG między węzłami komunikacyjnymi („hubami”) w EOG wykorzystywanymi przez przewoźników z państw trzecich i docelowymi portami lotniczymi tych przesyłek w EOG, które nie były obsługiwane przez przewoźnika z państwa trzeciego.
- 33 Ponadto w motywie 1046 tej decyzji Komisja wskazała, że sporny kartel został „wprowadzony w życie na skalę światową”, że uzgodnienia dotyczące tras przychodzących stanowiły integralną część jednolitego i ciągłego naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG oraz że jednolite stosowanie dopłat na skalę światową stanowiło kluczowy element tego kartelu.
- 34 Podsekcja 5.3 spornej decyzji, dotycząca stosowania w tej sprawie art. 101 TFUE, art. 53 porozumienia EOG i art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria, zawiera motywy 833–1052. Po pierwsze, w motywie 846 tej decyzji Komisja stwierdziła, że obwinieni przewoźnicy koordynowali swe zachowania lub wywierali wpływ na taryfikację, „co ostatecznie prowadzi[ło] do ustalenia cen związanych” z dopłatą paliwową, dopłatą z tytułu bezpieczeństwa i zapłatą spedytorom prowizji od dopłat. W motywie 861 tej samej decyzji Komisja uznała „ogólny system koordynacji zachowań w zakresie taryfikacji usług przewozu towarów”, którego istnienie zostało wykazane w prowadzonym przez nią dochodzeniu, za „złożone naruszenie obejmujące różne działania, które mogą zostać uznane bądź za porozumienie, bądź za uzgodnioną praktykę, w ramach których konkurenci świadomie zastąpili praktyczną współpracą między sobą ryzyko związane z konkurencją”.
- 35 Po drugie, w motywie 869 spornej decyzji Komisja przyjęła, że „przedmiotowe zachowanie stanowi jednolite i ciągłe naruszenie art. [101 TFUE]” i wyjaśniła w motywach 870–902 tej decyzji, że rozpatrywane porozumienia miały jednolity antykonkurencyjny cel polegający na utrudnianiu konkurencji w sektorze przewozu towarów w EOG, że dotyczyły świadczenia usług przewozu towarów i ich taryfikacji, że dotyczyły tych samych przedsięwzięć, że miały jednolity i ciągły charakter oraz że dotyczyły trzech części składowych, a mianowicie dopłaty paliwowej, dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i odmowy zapłaty prowizji.
- 36 W tym kontekście Komisja wskazała w motywie 882 tej decyzji, że Air Canada brała udział w dwóch z trzech elementów naruszenia, a mianowicie w elemencie dotyczącym dopłaty paliwowej i w elemencie dotyczącym dopłaty z tytułu bezpieczeństwa. W tym samym motywie Komisja dodała, że ze względu na ten udział Air Canada mogła jednak „w sposób rozsądny przewidzieć wymianę informacji” między stronami w przedmiocie zapłaty prowizji od dopłat i była gotowa ponieść związane z tym ryzyko oraz że istniały również dowody na to, iż wiedziała ona o dyskusjach na temat zapłaty prowizji od dopłat.

- 37 Po trzecie, w motywie 903 spornej decyzji Komisja stwierdziła, że rozpatrywane antykonkurencyjne zachowanie miało na celu ograniczenie konkurencji przynajmniej w Unii, EOG i Szwajcarii. W jej motywie 917 Komisja dodała w istocie, że nie jest więc konieczne uwzględnienie konkretnych skutków tego zachowania.
- 38 Po czwarte, w motywach 972–1021 spornej decyzji Komisja zbadała obowiązujące w siedmiu państwach trzecich uregulowania prawne, co do których wielu obwinionych przewoźników twierdziło, że nakładają na nich obowiązek uzgadniania dopłat, stanowiąc tym samym przeszkodę w stosowaniu właściwych reguł konkurencji. Komisja uznała, że przewoźnicy ci nie dowiedli, iż działali pod przymusem ze strony tych państw trzecich.
- 39 Po piąte, w motywach 1024–1035 spornej decyzji Komisja stwierdziła, że jednolite i ciągle naruszenie mogło mieć znaczący wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi, między umawiającymi się stronami porozumienia EOG oraz między umawiającymi się stronami umowy lotniczej WE–Szwajcaria.
- 40 W sekcji 7 spornej decyzji, zatytułowanej „Czas trwania naruszenia”, zawarto motywy 1146–1169 tej decyzji. Jak wynika z motywu 1146 tej decyzji, Komisja uznała, że sporny kartel rozpoczął się w dniu 7 grudnia 1999 r. i trwał do dnia 14 lutego 2006 r. W motywie 1146 Komisja wyjaśniła, że kartel ten naruszał:
- art. 101 TFUE – od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do transportu lotniczego między portami lotniczymi w Unii;
 - art. 101 TFUE – od dnia 1 maja 2004 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do transportu lotniczego na trasach Unia–państwa trzecie;
 - art. 53 porozumienia EOG – od dnia 7 grudnia 1999 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do transportu lotniczego na trasach między portami lotniczymi w EOG (zwanym dalej „trasami wewnątrz EOG”);
 - art. 53 porozumienia EOG – od dnia 19 maja 2005 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do transportu lotniczego na trasach EOG z wyłączeniem tras Unia–państwa trzecie;
 - art. 8 umowy lotniczej WE–Szwajcaria – od dnia 1 czerwca 2002 r. do dnia 14 lutego 2006 r. w odniesieniu do transportu lotniczego na trasach Unia–Szwajcaria.
- 41 W motywie 1169 tej decyzji Komisja wskazała, że w przypadku Air Canada naruszenie trwało od dnia 21 września 2000 r. do dnia 14 lutego 2006 r.
- 42 W sekcji 8 spornej decyzji Komisja przeanalizowała środki zaradcze, jakie należy przyjąć, i grzywny, jakie należy nałożyć, odwołując się do wytycznych w sprawie metody ustalania grzywien nakładanych na mocy art. 23 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 1/2003 (Dz.U. 2006, C 210, s. 2).

43 Artykuły 1, 3 i 4 sentencji spornej decyzji mają następujące brzmienie:

„Artykuł 1

Koordynując swoje zachowanie w zakresie taryfikacji świadczenia usług lotniczego przewozu towarów na całym świecie w odniesieniu do dopłaty paliwowej, dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i zapłaty prowizji od dopłat, następujące przedsiębiorstwa popełniły następujące jednolite i ciągle naruszenie art. 101 [TFUE], art. 53 [porozumienia EOG] i art. 8 [umowy lotniczej WE–Szwajcaria] w odniesieniu do następujących tras i w następujących okresach:

- 1) Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 101 [TFUE] i art. 53 porozumienia EOG w odniesieniu do [tras wewnątrz EOG] w następujących okresach:
 - a) Air Canada – w okresie od 21 września 2000 r. do 14 lutego 2006 r.;[...].
- 2) Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 101 [TFUE] w odniesieniu do [tras Unia–państwa trzecie] w następujących okresach:
 - a) Air Canada – w okresie od 1 maja 2004 r. do 14 lutego 2006 r.;[...].
- 3) Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 53 porozumienia EOG w odniesieniu do [tras EOG z wyłączeniem tras Unia–państwa trzecie] w następujących okresach:
 - a) Air Canada – w okresie od 19 maja 2005 r. do 14 lutego 2006 r.;[...].
- 4) Następujące przedsiębiorstwa naruszyły art. 8 [umowy lotniczej WE–Szwajcaria] w odniesieniu do [tras Unia–Szwajcaria] w następujących okresach:
 - a) Air Canada – w okresie od 1 czerwca 2002 r. do 14 lutego 2006 r.;[...].

Artykuł 3

Następujące grzywny zostają nałożone za jednolite i ciągle naruszenie, o którym mowa w art. 1 niniejszej decyzji [...]:

- a) Air Canada: 21 037 500 [EUR];
- [...].

Artykuł 4

Przedsiębiorstwom, o których mowa w art. 1, nakazuje się niezwłocznie zaprzestać jednolitego i ciągłego naruszenia określonego w tym artykule, o ile jeszcze tego nie uczyniły.

Nakazuje im się również powstrzymać się w przyszłości od wszelkich działań lub zachowań, których cel lub skutek byłby identyczny lub podobny”.

Postępowanie przed Sądem i zaskarżony wyrok

- 44 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 29 maja 2017 r. Air Canada wniosła skargę zmierzającą do stwierdzenia nieważności spornej decyzji w zakresie, w jakim decyzja ta jej dotyczy, a tytułem żądania ewentualnego – do uchylenia nałożonej na tę spółkę grzywny lub do obniżenia jej kwoty.
- 45 Na poparcie skargi Air Canada podniosła pięć zarzutów.
- 46 Trzeci spośród tych zarzutów dotyczył oczywistych błędów w ocenie i naruszeń prawa polegających na przypisaniu spółce Air Canada odpowiedzialności za jednolite i ciągłe naruszenie w zakresie, w jakim dotyczy ono tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria. Zarzut czwarty dotyczył braku właściwości Komisji do stwierdzenia naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG na trasach przychodzących, a także na trasach Unia–państwa trzecie przed dniem 1 maja 2004 r. oraz na trasach EOG z wyłączeniem tras Unia–państwa trzecie przed dniem 19 maja 2005 r., oraz do ukarania za to naruszenie.
- 47 W zaskarżonym wyroku Sąd, uwzględnivszy część drugą zarzutu piątego, dotyczącą niewykazania przez Komisję za pomocą wiarygodnych dowodów okoliczności zarzucanych wnoszącej odwołanie, stwierdził nieważność art. 1 ust. 1 lit. a), ust. 2 lit. a), ust. 3 lit. a) i ust. 4 lit. a) spornej decyzji w zakresie, w jakim stwierdzono w nim udział Air Canada w elemencie składowym jednolitego i ciągłego naruszenia dotyczącym odmowy zapłaty prowizji, i ustalił na 17 952 000 EUR kwotę grzywny nałożonej na Air Canada w art. 3 lit. a) tej decyzji. W pozostałym zakresie Sąd oddalił skargę.

Żądania stron w postępowaniu odwoławczym

- 48 Air Canada wnosi w odwołaniu do Trybunału o:
- uchylenie zaskarżonego wyroku;
 - stwierdzenie nieważności spornej decyzji lub, tytułem żądania ewentualnego, albo art. 1 ust. 1 lit. a), ust. 2 lit. a), ust. 3 lit. a) lub art. 1 ust. 4 lit. a) tej decyzji, albo wszystkich tych przepisów rozpatrywanych łącznie;
 - stwierdzenie nieważności art. 3 owej decyzji lub, tytułem żądania ewentualnego, znaczne obniżenie kwoty nałożonej grzywny;
 - tytułem żądania ewentualnego – przekazanie sprawy Sądowi do ponownego rozpoznania;
 - obciążenie Komisji kosztami poniesionymi przez tę spółkę przed Trybunałem oraz pozostałymi dwiema trzecimi kosztów poniesionych przez nią w postępowaniu przed Sądem.
- 49 Komisja wnosi do Trybunału o oddalenie odwołania i obciążenie Air Canada kosztami postępowania.

W przedmiocie odwołania

- 50 Na poparcie odwołania Air Canada podnosi trzy zarzuty. Zarzut pierwszy dotyczy naruszeń prawa przy ocenie właściwości Komisji do stwierdzenia naruszenia na trasach przychodzących i do ukarania za nie. Zarzut drugi dotyczy w istocie naruszenia prawa przy ocenie odpowiedzialności Air Canada za naruszenie popełnione na trasach wewnątrz EOG i trasach Unia–Szwajcaria. Zarzut trzeci dotyczy nieuwzględnienia z urzędu przedawnienia w odniesieniu do zachowania Air Canada na tych samych trasach.
- 51 Należy zbadać najpierw zarzut pierwszy, następnie zarzut trzeci i wreszcie zarzut drugi.

W przedmiocie zarzutu pierwszego, dotyczącego właściwości Komisji w odniesieniu do tras przychodzących

- 52 Zarzut pierwszy składa się z dwóch części, z których druga dzieli się na siedem zarzutów szczegółowych. Część pierwsza tego zarzutu i zarzut szczegółowy pierwszy części drugiej owego zarzutu dotyczą błędnego zastosowania wyłącznie kryterium kwalifikowanych skutków praktyk antykonkurencyjnych w Unii (zwanego dalej „kryterium kwalifikowanych skutków”) w celu ustalenia właściwości Komisji. Zarzuty szczegółowe od drugiego do piątego tej części drugiej dotyczą naruszeń prawa przy określeniu przesłanek stosowania tego kryterium. Zarzuty szczegółowe szósty i siódmy rzeczonyj części drugiej dotyczą zastosowania pojęcia „jednolitego i ciągłego naruszenia”.

W przedmiocie części pierwszej i zarzutu szczegółowego pierwszego części drugiej, dotyczących błędnego zastosowania wyłącznie kryterium kwalifikowanych skutków w celu ustalenia właściwości Komisji

– Argumentacja stron

- 53 W ramach części pierwszej zarzutu pierwszego Air Canada utrzymuje, że Sąd naruszył prawo, gdy odmówił zbadania zastosowania kryterium opartego na miejscu wprowadzenia w życie praktyk antykonkurencyjnych (zwanego dalej „kryterium wprowadzenia w życie”) do przychodzących usług przewozu towarów, gdy przyjął, że „kryterium kwalifikowanych skutków ma źródło w brzmieniu art. 101 TFUE” i gdy uznał, że zachowanie wiążące się z koordynacją cen poza Unią wchodziło w zakres stosowania art. 101 ust. 1 TFUE wyłącznie na podstawie kryterium kwalifikowanych skutków, bez konieczności ustalenia, czy takie zachowanie miało na celu ograniczenie lub zakłócenie konkurencji na rynku wewnętrznym lub skutkowało takim ograniczeniem lub zakłóceniem.
- 54 Zdaniem Air Canada kryterium kwalifikowanych skutków, które wynika z prawa międzynarodowego publicznego, nie może zastąpić oceny skutków antykonkurencyjnych „wewnątrz rynku wewnętrznego”, która jest wymagana w świetle brzmienia art. 101 ust. 1 TFUE. Kryterium to stanowi dodatkowy wymóg, który na gruncie prawa międzynarodowego publicznego staje się istotny tylko wtedy, gdy są spełnione wymogi art. 101 ust. 1 TFUE.

- 55 W ramach zarzutu szczegółowego pierwszego części drugiej zarzutu pierwszego, który dotyczy pkt 225–279 zaskarżonego wyroku, Air Canada utrzymuje, że Sąd błędnie zastosował orzecznictwo dotyczące oceny skutków w zakresie konkurencji wynikających z naruszenia ze względu na cel.
- 56 Po pierwsze, Sąd naruszył prawo, gdy uznał, że kryterium kwalifikowanych skutków nie wymaga w przypadku naruszenia ze względu na cel wykazania konkretnych skutków antykonkurencyjnych, a tym samym gdy zwolnił Komisję z obowiązku dokonania oceny antykonkurencyjnych skutków rozpatrywanego zachowania w świetle jego antykonkurencyjnego celu.
- 57 Po drugie, Sąd naruszył prawo, gdy uznał, że zachowanie przyjęte i wprowadzone w życie poza EOG w odniesieniu do usług sprzedawanych poza EOG było wystarczająco szkodliwe dla konkurencji na rynku wewnętrznym, aby można było je uznać za ograniczenie konkurencji ze względu na cel, bez przeprowadzenia odpowiedniej oceny wszystkich istotnych okoliczności, w tym skutków tego zachowania dla konkurencji w EOG. Tymczasem z orzecznictwa Trybunału wynika, że zakaz wywozu do Unii z państwa trzeciego nie stanowi ograniczenia konkurencji ze względu na cel, podczas gdy jest nim taki sam zakaz wywozu między państwami członkowskimi.
- 58 Komisja kwestionuje tę argumentację.

– *Ocena Trybunału*

- 59 W pierwszej kolejności, aby odpowiedzieć na argumentację, w ramach której Air Canada utrzymuje, że Sąd naruszył prawo, gdy odmówił zbadania kryterium wprowadzenia w życie, należy przypomnieć, że w pkt 46 wyroku z dnia 6 września 2017 r., Intel/Komisja (C-413/14 P, EU:C:2017:632), Trybunał – rozpatrując zarzut, w którym zarzucono Sądowi, iż uznał, że właściwość Komisji do stwierdzenia zachowania przyjętego poza Unią i ukarania za nie na podstawie norm prawa międzynarodowego publicznego można wykazać albo w świetle kryterium wprowadzenia w życie, albo w świetle kryterium kwalifikowanych skutków – orzekł, że kryterium kwalifikowanych skutków może samo w sobie służyć za podstawę właściwości Komisji.
- 60 Trybunał orzekł w ten sposób po przypomnieniu w pkt 42 i 45 tego wyroku, po pierwsze, że reguły konkurencji Unii ustanowione w art. 101 i 102 TFUE zmierzają do objęcia prawem Unii zbiorowych i jednostronnych zachowań przedsiębiorstw, które ograniczają konkurencję w ramach rynku wewnętrznego, a po drugie, że kryterium wprowadzenia w życie i kryterium kwalifikowanych skutków realizują ten sam cel, a mianowicie objęcie prawem Unii zachowań, które wprawdzie nie zostały przyjęte na terytorium Unii, lecz których antykonkurencyjne skutki mogą być odczuwalne na rynku Unii.
- 61 Wynika z tego, że kryterium wprowadzenia w życie i kryterium kwalifikowanych skutków mają charakter alternatywny i że tylko jedno z tych kryteriów jest samo w sobie wystarczające do uzasadnienia, na podstawie norm prawa międzynarodowego publicznego, właściwości Komisji w odniesieniu do zachowania przyjętego poza Unią. Ponieważ Sąd stwierdził w pkt 291 zaskarżonego wyroku, że Komisja miała podstawy, by uznać, iż kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione, argument Air Canada, zgodnie z którym Sąd naruszył prawo, gdy odmówił zbadania kryterium wprowadzenia w życie, należy oddalić jako bezzasadny.

- 62 W drugiej kolejności należy zbadać podniesiony przez Air Canada argument, zgodnie z którym Sąd naruszył prawo, gdy zwolnił Komisję z obowiązku dokonania oceny skutków rozpatrywanego zachowania w świetle jego antykonkurencyjnego celu.
- 63 W niniejszej sprawie należy zaznaczyć, że Sąd wskazał w pkt 232 zaskarżonego wyroku, iż w przypadku zachowania, które Komisja – jak w niniejszym przypadku – uznała za szkodliwe dla konkurencji na rynku wewnętrznym lub w EOG w stopniu pozwalającym uznać je za ograniczenie konkurencji „ze względu na cel” w rozumieniu art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG, zastosowanie kryterium kwalifikowanych skutków nie może wymagać wykazania konkretnych skutków, jakie zakłada uznanie zachowania za ograniczenie konkurencji „ze względu na skutek” w rozumieniu tych postanowień.
- 64 Podobnie Sąd wskazał w pkt 236 tego wyroku, że interpretacja kryterium kwalifikowanych skutków polegająca na tym, że kryterium to wymaga dowodu na konkretne skutki spornego zachowania nawet w przypadku ograniczenia konkurencji „ze względu na cel”, oznaczałaby uzależnienie właściwości Komisji do stwierdzenia naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG i ukarania za nie od spełnienia przesłanki, która nie znajduje oparcia w treści tych postanowień.
- 65 W pkt 237 zaskarżonego wyroku Sąd wyciągnął na tej podstawie wnioski, że Air Canada, po pierwsze, nie mogła skutecznie zarzucać Komisji, iż ta popełniła błąd, gdy uznała, iż kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione, mimo że w motywach 917, 1190 i 1277 spornej decyzji instytucja ta wskazała, iż nie jest zobowiązana do dokonania oceny antykonkurencyjnych skutków spornego zachowania w świetle jego antykonkurencyjnego celu i, po drugie, spółka ta nie mogła również na podstawie tych motywów dojść do wniosku, że Komisja nie przeprowadziła, w celu zastosowania tego kryterium, jakiegokolwiek analizy skutków wywołanych przez to zachowanie na rynku wewnętrznym lub w EOG.
- 66 Jednakże, jak wskazano już w uzasadnieniu przedstawionym dalej w tym pkt 237, z owych punktów zakwestionowanych przez Air Canada nie można wywnioskować, że w celu wykazania, iż kryterium kwalifikowanych skutków zostało w niniejszej sprawie spełnione, Sąd uznał, że wystarczy, aby sporny kartel mógł zostać uznany za ograniczenie konkurencji ze względu na cel.
- 67 Z całościowej lektury pkt 228–244 zaskarżonego wyroku wynika bowiem, że w tych zakwestionowanych punktach Sąd zajął się wyłącznie odrzuceniem przedstawionej mu przez Air Canada argumentacji, która została streszczona w pkt 216 tego wyroku. I tak w punktach tych Sąd przedstawił powody, dla których Air Canada niesłusznie utrzymywała, że okoliczność, iż w uzasadnieniu spornej decyzji odnoszącym się, w przypadku jej motywu 917, do kwalifikacji rozpatrywanego ograniczenia konkurencji i, w przypadku jej motywów 1190 i 1277, do obliczenia grzywny, Komisja stwierdziła, że wykazanie rzeczywistych skutków antykonkurencyjnych nie było konieczne, ponieważ wykazano antykonkurencyjny cel zarzucanych zachowań, oznaczała, że ze względu na ten antykonkurencyjny cel Komisja nie dokonała oceny tego, czy owe zachowania wywołały kwalifikowane skutki wymagane w celu stwierdzenia jej właściwości do stosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG do przychodzących usług przewozu towarów.
- 68 Po pierwsze zaś, odpowiadając w istocie, że kryterium kwalifikowanych skutków, służące uzasadnieniu właściwości eksterytorialnej Komisji, nie jest tożsame z kwestią, czy sporny kartel może zostać zakwalifikowany jako ograniczenie konkurencji w rozumieniu art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG, Sąd nie dopuścił się naruszenia prawa. Jak zauważył również rzecznik generalny w pkt 42 opinii, kryterium kwalifikowanych skutków, które może uzasadniać

właściwość do eksterytorialnego stosowania przez Komisję reguł konkurencji Unii i EOG w świetle prawa międzynarodowego publicznego, nie pokrywa się z istotnym kryterium ograniczenia konkurencji ze względu na cel lub ze względu na skutek w obrębie rynku wewnętrznego Unii lub EOG, które warunkuje właściwość Komisji do stwierdzenia naruszenia tych reguł konkurencji i ukarania za nie na podstawie prawa Unii.

- 69 Po drugie, analiza Sądu mająca na celu ustalenie, czy Komisja prawidłowo uznała, że kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione w niniejszej sprawie, została przezeń przedstawiona w pkt 245–279 zaskarżonego wyroku w odniesieniu do rozpatrywanej odrębnie koordynacji dotyczącej przychodzących usług przewozu towarów oraz w pkt 280–291 tego wyroku w odniesieniu do jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego jako całość.
- 70 W tych okolicznościach Air Canada błędnie rozumie zaskarżony wyrok, gdy utrzymuje, że Sąd uznał, iż w celu ustalenia na podstawie kryterium kwalifikowanych skutków, że Komisja jest właściwa do stosowania art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG wobec zachowań przyjętych poza terytorium EOG, wykazanie takich skutków nie jest wymagane, jeżeli zachowania te można uznać za ograniczenie konkurencji ze względu na cel. W konsekwencji argumentację przedstawioną w pkt 56 niniejszego wyroku należy oddalić jako bezzasadną.
- 71 W trzeciej kolejności, z błędnego rozumienia zaskarżonego wyroku wynika również argumentacja, zgodnie z którą Sąd zastąpił, wykorzystując kryterium kwalifikowanych skutków oparte na prawie międzynarodowym publicznym, istotne kryterium ograniczenia konkurencji ze względu na cel lub ze względu na skutek wewnątrz rynku wewnętrznego Unii lub EOG.
- 72 Z oceny Sądu, o której mowa w pkt 68 niniejszego wyroku, wynika bowiem jednoznacznie, że, po pierwsze, stwierdził on, iż właściwość Komisji w świetle prawa międzynarodowego publicznego została wykazana na podstawie kryterium kwalifikowanych skutków, a po drugie, wskazał na istnienie ograniczenia konkurencji „ze względu na cel” uzasadniającego właściwość Komisji do stwierdzenia naruszenia reguł konkurencji i ukarania za nie na podstawie prawa Unii. W związku z tym, wbrew temu, co twierdzi Air Canada, Sąd w żaden sposób nie uznał, że wykazanie istnienia skutków kwalifikowanych zwalniało Komisję z obowiązku przedstawienia dowodu na to, że przewidziana w art. 101 ust. 1 TFUE przesłanka dotycząca istnienia ograniczenia konkurencji ze względu na cel lub ze względu na skutek została spełniona.
- 73 W czwartej kolejności, w zakresie, w jakim Air Canada utrzymuje, że Sąd naruszył prawo, gdy uznał, iż sporne zachowanie było wystarczająco szkodliwe dla konkurencji na rynku wewnętrznym, aby można było je uznać za ograniczenie konkurencji ze względu na cel, wystarczy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem właściwość Trybunału w przypadku rozpatrywania odwołania jest ograniczona do oceny prawnego rozstrzygnięcia zarzutów i argumentów, w przedmiocie których spierano się w pierwszej instancji. Strona nie może więc podnieść po raz pierwszy przed Trybunałem zarzutu, którego nie podniosła przed Sądem, gdyż byłoby to równoznaczne z umożliwieniem jej zwrócenia się do Trybunału, którego właściwość w postępowaniu odwoławczym jest ograniczona, ze sprawą o szerszym zakresie niż sprawa rozpoznawana przez Sąd. Właściwość Trybunału w postępowaniu odwoławczym jest bowiem ograniczona do oceny prawnego rozstrzygnięcia zarzutów i argumentów, w przedmiocie których spierano się w pierwszej instancji (wyroki: z dnia 14 października 2010 r., Deutsche Telekom/Komisja, C-280/08 P, EU:C:2010:603, pkt 34; z dnia 2 lutego 2023 r., Hiszpania i in./Komisja, C-649/20 P, C-658/20 P i C-662/20 P, EU:C:2023:60, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 74 Tymczasem w niniejszej sprawie Air Canada nie przedstawiła przed Sądem żadnego zarzutu ani argumentu mającego na celu zakwestionowanie kwalifikacji jako ograniczenia ze względu na cel przyjętej przez Komisję w spornej decyzji. W związku z tym zarzut szczegółowy Air Canada zmierzający do zakwestionowania kwalifikacji spornego zachowania jako „ograniczenia konkurencji ze względu na cel” należy odrzucić jako niedopuszczalny.
- 75 W świetle powyższych rozważań część pierwszą i zarzut szczegółowy pierwszy części drugiej badanego zarzutu należy w części odrzucić jako niedopuszczalne, a w części oddalić jako bezzasadne.

W przedmiocie zarzutów szczegółowych od drugiego do piątego części drugiej, dotyczących naruszeń prawa przy określeniu przesłanek stosowania kryterium kwalifikowanych skutków

– *Argumentacja stron*

- 76 W ramach zarzutu szczegółowego drugiego części drugiej Air Canada utrzymuje, że Sąd naruszył prawo, gdy uznał, iż Komisja udowodniła w sposób wymagany prawem, że przesłanki wymagane do zastosowania kryterium kwalifikowanych skutków zostały spełnione, mimo że Komisja poświęciła tej kwestii tylko jeden motyw spornej decyzji, a mianowicie jej motyw 1045, i nie przeprowadziła tak naprawdę żadnej analizy przewidywalnych, natychmiastowych i istotnych skutków na rynku wewnętrznym. W tym celu Sąd musiał zresztą oprzeć się na innych motywach spornej decyzji, które wybrał arbitralnie, mimo że wskazane przez Komisję skutki są jedynie hipotetyczne, spekulacyjne lub przynajmniej niepoparte dowodami.
- 77 W ramach zarzutu szczegółowego trzeciego badanej części Air Canada utrzymuje, że Sąd odwrócił ciężar dowodu w zakresie skutków kwalifikowanych, który spoczywa na Komisji, i jednocześnie błędnie oparł się na niepopartym domniemaniu natychmiastowych, istotnych, bezpośrednich i przewidywalnych skutków.
- 78 Air Canada zarzuca Sądowi w szczególności, po pierwsze, że w pkt 237 zaskarżonego wyroku wskazał, iż na tej spółce spoczywał ciężar udowodnienia, że Komisja nie przeprowadziła żadnej analizy antykonkurencyjnych skutków spornego zachowania, po drugie, że w pkt 255 tego wyroku uznał on, iż owa spółka „nie przedstawiła [...] żadnego dowodu świadczącego o tym, iż okoliczności niniejszej sprawy nie sprzyjały przerwaniu na dalszych etapach na nadawców dodatkowych kosztów wynikających z jednolitego i ciągłego naruszenia na trasach przychodzących”, a po trzecie, że w pkt 277 tego wyroku wskazał, iż „nie wykazała [ona] ani nawet nie twierdziła, że przewidywalne przerwanie dodatkowych kosztów na nadawców mających siedzibę w EOG jest zawinione lub niezwiązane z normalnym funkcjonowaniem rynku”.
- 79 W ramach zarzutu szczegółowego czwartego rzeczony części Air Canada zarzuca Sądowi, że zastąpił uzasadnienie, gdy poświęcił 55 punktów zaskarżonego wyroku ocenie zgodności z prawem motywu 1045 spornej decyzji, będącemu jedynym motywem tej decyzji, w którym przeanalizowano kryterium kwalifikowanych skutków.
- 80 W ramach zarzutu szczegółowego piątego omawianej części Air Canada zarzuca Sądowi, że naruszył prawo i uchybił prawu tej spółki do obrony, gdy dokonał oceny zgodności spornej decyzji z prawem na podstawie argumentów, wykładni i analizy przedstawionych po raz pierwszy w toku

postępowania w sprawie skargi o stwierdzenie nieważności tej decyzji. Air Canada twierdzi, że rozumowanie i wykładnia Sądu nie figurowały w tej decyzji i że w związku z tym nigdy nie miała możliwości przedstawienia swojego stanowiska w toku postępowania administracyjnego.

81 Komisja wnosi o oddalenie tych zarzutów szczegółowych.

– *Ocena Trybunału*

82 W pierwszej kolejności należy stwierdzić, że zarzuty szczegółowe drugi i czwarty części drugiej, w których Air Canada zarzuca Sądowi, iż naruszył prawo, gdy uznał, że Komisja wykazała, iż przesłanki wymagane do zastosowania kryterium kwalifikowanych skutków zostały spełnione, podczas gdy jedynie motyw 1045 spornej decyzji jest poświęcony tej kwestii, a tym samym gdy zastąpił w zaskarżonym wyroku własną analizą kwalifikowanych skutków analizę Komisji, są nierozzerwalnie z sobą związane. Należy zatem zbadać je łącznie.

83 Z orzecznictwa wynika wprawdzie, że zakresem przewidzianej w art. 263 TFUE kontroli zgodności z prawem jest objęta całość elementów wydanych przez Komisję decyzji dotyczących postępowań prowadzonych w zastosowaniu art. 101 i 102 TFUE, których pogłębioną pod względem prawnym i faktycznym kontrolę w świetle podniesionych przez stronę skarżącą w pierwszej instancji zarzutów i przy uwzględnieniu wszystkich przedstawionych przez nią elementów zapewnia Sąd. Jednakże w ramach tej kontroli sądy Unii nie mogą w żadnym wypadku zastąpić własnym uzasadnieniem uzasadnienia sporządzonego przez autora rozpatrywanego aktu (wyrok z dnia 4 lipca 2024 r., Westfälische Drahtindustrie i Pampus Industriebeteiligungen/Komisja, C-70/23 P, EU:C:2024:580, pkt 38 i przytoczone tam orzecznictwo).

84 Sąd nie może zatem wypełniać własnym uzasadnieniem luki w uzasadnieniu zaskarżonego przed nim aktu, tak aby jego analiza nie wiązała się z żadną z ocen zawartych w tym akcie (wyrok z dnia 18 lipca 2013 r., UEFA/Komisja, C-201/11 P, EU:C:2013:519, pkt 65 i przytoczone tam orzecznictwo).

85 Jednakże, gdy Sąd ogranicza się do ustosunkowania się do podniesionej przed nim argumentacji, objaśniając w ten sposób uzasadnienie tego aktu, nie można uznać, że zastępuje on własnym uzasadnieniem uzasadnienie autora owego aktu (zob. podobnie wyroki: z dnia 12 czerwca 2014 r., Deltafina/Komisja, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, pkt 56; z dnia 23 listopada 2023 r., Ryanair/Komisja, C-209/21 P, EU:C:2023:905, pkt 49).

86 W niniejszym przypadku z ustaleń Sądu zawartych w pkt 45 i 222 zaskarżonego wyroku wynika, że pierwsza podstawa, na której Komisja oparła się w motywie 1045 spornej decyzji, aby uznać, że kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione w niniejszej sprawie, dotyczy „zwiększonych kosztów transportu lotniczego do EOG, a zatem wyższych cen przywożonych towarów, [które] mogą ze względu na swój charakter mieć wpływ na konsumentów w EOG”, na którą to podstawę Sąd powołał się jako „rozpatrywany skutek” (zwany dalej „wpływem na ceny przywożonych towarów”), w odniesieniu do którego Air Canada twierdziła, że nie należy on do tych wywołanych przez sporne zachowanie skutków, które Komisja miałaby prawo uwzględnić przy stosowaniu kryterium kwalifikowanych skutków.

- 87 Co się tyczy elementów wskazanych w zaskarżonym wyroku w celu wykazania znaczenia skutków koordynacji dotyczącej przychodzących usług przewozu towarów, z pkt 241 tego wyroku wynika, że Sąd oparł się na motywach 14, 17 i 70 spornej decyzji oraz na odpowiedziach stron na środki organizacji postępowania, które zastosował między innymi w celu sprecyzowania roli spedytorów w odniesieniu do tych przychodzących usług przewozu towarów.
- 88 Ponadto w pkt 248–251, 254 i 257 zaskarżonego wyroku Sąd odniósł się do motywów 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1199 i 1208 spornej decyzji, w których Komisja opisała charakter spornego zachowania, które zakwalifikowała jako horyzontalne ustalanie cen w odniesieniu do dopłaty paliwowej, dopłaty z tytułu bezpieczeństwa i odmowy zapłaty prowizji.
- 89 A zatem to właśnie na podstawie całościowej lektury motywów spornej decyzji poświęconych charakterowi rozpatrywanego zachowania, cechom świadczenia i taryfikacji usług lotniczego przewozu towarów, roli spedytorów, a także wpływowi podwyżki dopłat na koszt usług przewozu towarów, a w konsekwencji na koszt przywożonych towarów, Sąd orzekł w pkt 292 zaskarżonego wyroku, że Komisja w wystarczający sposób wykazała, iż można było przewidzieć, że sporne zachowanie wywoła w EOG istotny i natychmiastowy skutek.
- 90 Tymczasem, po pierwsze, w zakresie, w jakim Air Canada podnosi, że Komisja nie wykazała w spornej decyzji, iż rozpatrywane zachowanie mogło wywołać przewidywalne, natychmiastowe i istotne skutki na rynku wewnętrznym, i oparła się na zwykłym założeniu, że skutki „mogą” wystąpić, należy zauważyć, iż argumentacja ta nie jest skierowana przeciwko zaskarżonemu wyrokowi, lecz przeciwko spornej decyzji, w związku z czym należy ją odrzucić jako niedopuszczalną (zob. analogicznie wyrok z dnia 29 czerwca 2023 r., TUIfly/Komisja, C-763/21 P, EU:C:2023:528, pkt 53 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 91 Ponadto w zakresie, w jakim Air Canada utrzymuje, że Sąd wybrał w spornej decyzji różne rozproszone motywy, które połączył, aby przedstawić je jako część logicznego rozumowania, które sztucznie zrekonstruował, należy zauważyć, że nie można zarzucać Sądowi, iż dokonał całościowej lektury tej decyzji i oparł się na motywach, które uznał za istotne dla oceny zasadności wniosku Komisji przypomnianego w pkt 89 niniejszego wyroku. W każdym razie Air Canada nie twierdzi, że taka dokonana przez Sąd interpretacja przeinaczyła wspomnianą decyzję.
- 92 W tych okolicznościach należy w części odrzucić jako niedopuszczalny, a w części oddalić jako bezzasadny argument, w którym Air Canada zarzuca Sądowi, że naruszył prawo, gdy nie uwzględnił okoliczności, iż sporna decyzja nie zawiera żadnej analizy skutków kwalifikowanych i opiera się wyłącznie na skutkach spekulacyjnych i hipotetycznych.
- 93 Po drugie, jak wynika z pkt 222 i 238 zaskarżonego wyroku, w zdaniu pierwszym motywu 1045 spornej decyzji Komisja przedstawiła, choć sformułowane w lapidarny sposób, informacje, które umożliwiły Sądowi sprawdzenie, czy instytucja ta ustaliła, że ma właściwość eksterytorialną w oparciu o kryterium kwalifikowanych skutków. To właśnie te informacje, rozpatrywane w świetle innych istotnych motywów tej decyzji, o których mowa w pkt 241, 248–251, 254, 257, 265–267, 270 i 271 zaskarżonego wyroku, umożliwiły bowiem Sądowi sprawdzenie, czy Komisja rzeczywiście wykazała istnienie takich skutków.
- 94 Z pkt 228–279 zaskarżonego wyroku wynika ponadto, że w punktach tych Sąd ograniczył się do ustosunkowania się do argumentacji przedstawionej mu przez Air Canada i wyjaśnienia uzasadnienia spornej decyzji, w szczególności poprzez wyciągnięcie pewnych wniosków z przedstawionych w tej decyzji informacji.

- 95 W związku z tym, biorąc pod uwagę orzecznictwo przypomniane w pkt 83 niniejszego wyroku, Air Canada nie wykazała podnoszonego przez tę spółkę w odniesieniu do tych pkt 228–279 zastąpienia uzasadnienia.
- 96 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o argument Air Canada dotyczący odwrócenia ciężaru dowodu, z utrwalonego orzecznictwa wynika, że to do Komisji należy przedstawienie środków dowodowych, za pomocą których można w sposób wymagany prawem wykazać zaistnienie okoliczności faktycznych mających znamiona naruszenia prawa konkurencji. Do przedsiębiorstwa podnoszącego środek obrony przed stwierdzeniem takiego naruszenia należy zaś przedstawienie dowodu przemawiającego za uwzględnieniem tego środka. Jednakże, nawet jeśli zgodnie z tymi zasadami ciężar dowodu spoczywa albo na Komisji, albo na danym przedsiębiorstwie, powoływane przez daną stronę okoliczności faktyczne mogą być tego rodzaju, że druga strona będzie musiała przedstawić wyjaśnienie lub uzasadnienie, a w przypadku ich braku będzie można uznać, że dowód ten czyni zadość zasadom regulującym jego ciężar (zob. podobnie wyrok z dnia 21 grudnia 2023 r., Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, pkt 120 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 97 Orzecznictwo to, oparte na ogólnych zasadach przeprowadzania dowodów, ma zastosowanie, w sytuacji gdy Komisja musi wykazać, że jest właściwa miejscowo w odniesieniu do zachowań mających swe źródło poza terytorium Unii lub EOG.
- 98 Jak twierdzi Air Canada, to zatem do Komisji należy wykazanie, że kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione i, co za tym idzie, udowodnienie, że rozpatrywane praktyki wywołują przewidywalne, natychmiastowe i istotne skutki w Unii lub, jak w niniejszym przypadku, w EOG. Sąd nie naruszył jednak tej zasady rozkładu ciężaru dowodu.
- 99 Po pierwsze, jeśli chodzi o krytykę przez Air Canada pkt 237 zaskarżonego wyroku, należy zaznaczyć, że w tym punkcie Sąd ograniczył się do oddalenia argumentacji, zgodnie z którą z braku dokonania przez Komisję oceny antykonkurencyjnych skutków spornego kartelu ze względu na jego antykonkurencyjny cel należało wywnioskować, iż Komisja odstąpiła od analizy skutków tego kartelu przy stosowaniu kryterium kwalifikowanych skutków.
- 100 Po drugie, należy zauważyć, że Sąd nie odwrócił ciężaru dowodu w pkt 255 zaskarżonego wyroku. Po dokonaniu w pkt 253, 254 i 256–261 tego wyroku oceny, czy Komisja wykazała w wystarczający sposób przewidywalność wpływu na ceny przywożonych towarów, Sąd udzielił odpowiedzi twierdzącej na to pytanie, gdy wskazał w pkt 258 owego wyroku, że wzrost ceny przywożonych towarów stanowił dla przewoźników przewidywalny skutek. Podobnie z pkt 273–278 zaskarżonego wyroku wynika, że Sąd, po zbadaniu wpływu interwencji spedytorów na związek przyczynowy między spornym kartelem a wpływem na ceny przywożonych towarów, uznał, że Komisja przedstawiła dowód natychmiastowego charakteru tego wpływu. W ramach tej oceny Sąd wskazał w pkt 275 i 276 zaskarżonego wyroku, że interwencja spedytorów nie przerwała łańcucha przyczynowo-skutkowego, ponieważ interwencja ta wynikała obiektywnie ze spornego kartelu, zgodnie z normalnym funkcjonowaniem rynku.
- 101 W tych okolicznościach, uznawszy, że do Air Canada należało przedstawienie dowodu przeciwnego mającego na celu podważenie takich ustaleń, Sąd prawidłowo zastosował orzecznictwo przypomniane w pkt 96 niniejszego wyroku i nie odwrócił ciężaru dowodu.

- 102 W trzeciej kolejności, co się tyczy zarzutu szczegółowego dotyczącego podnoszonego naruszenia prawa do obrony wynikającego z tego, że Air Canada miała poznać analizę skutków kwalifikowanych dopiero po zapoznaniu się z zaskarżonym wyrokiem, wystarczy przypomnieć, że – jak wskazano w pkt 94 niniejszego wyroku – Sąd oparł się w tym wyroku na elementach, okolicznościach i kryteriach, które były już zawarte w odpowiednich motywach spornej decyzji, a ponadto szczegółowo odpowiedział, w pkt 225–279 zaskarżonego wyroku, na podniesiony przed nim przez Air Canada argument, zgodnie z którym, powoławszy się w motywie 1045 spornej decyzji na istnienie reakcji łańcuchowej wynikającej z praktyk antykonkurencyjnych, Komisja nie przedstawiła dowodu na to, że podnoszona koordynacja dotycząca tras przychodzących wywołała natychmiastowe, istotne i przewidywalne skutki w Unii lub w EOG. W tych okolicznościach nie można uwzględnić tego zarzutu szczegółowego.
- 103 Z powyższego wynika, że zarzuty szczegółowe od drugiego do piątego części drugiej należy w części odrzucić jako niedopuszczalne, a w części oddalić jako bezzasadne.

W przedmiocie zarzutów szczegółowych szóstego i siódmego części drugiej, dotyczących zastosowania pojęcia „jednolitego i ciągłego naruszenia”

– Argumentacja stron

- 104 W zarzucie szczegółowym szóstym części drugiej Air Canada utrzymuje, że Sąd zastosował pojęcie „jednolitego i ciągłego naruszenia” w ramach oceny skutków kwalifikowanych w celu rozszerzenia zakresu stosowania art. 101 TFUE na zachowania, które nie wchodzą jednak w zakres właściwości Komisji. Zdaniem Air Canada w przypadku jednolitego i ciągłego naruszenia każdy element składowy naruszenia powinien wchodzić w zakres właściwości Komisji, gdyż w przeciwnym razie instytucja ta mogłaby rozszerzyć swoją właściwość na zachowanie przyjęte w dowolnym miejscu na świecie, niezależnie od tego, czy ma ono związek z Unią lub EOG, z tego tylko powodu, że zachowanie to realizuje ten sam cel w postaci ograniczenia konkurencji co inne elementy składowe naruszenia wchodzące w zakres właściwości Komisji.
- 105 Według Air Canada koordynacja dotycząca tras przychodzących stanowi zachowanie odrębne i odmienne od zachowania przyjętego na trasach wychodzących, a zachowanie tej spółki w odniesieniu do tych tras przychodzących służyło odmiennym celom i dotyczyło wyłącznie konkurencji w Kanadzie, tak że nie mogło wywołać jakichkolwiek skutków wewnątrz Unii lub EOG.
- 106 W ramach zarzutu szczegółowego siódmego części drugiej Air Canada podnosi, że Sąd błędnie ocenił skutki jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego jako całość. Podczas gdy Komisja ma obowiązek wykazać, że zachowanie rozpatrywane jako całość spełnia każdą z czterech kumulatywnych przesłanek kryterium kwalifikowanych skutków, a mianowicie przesłanki natychmiastowych, istotnych, bezpośrednich i przewidywalnych skutków, Sąd zwolnił Komisję z obowiązku udowodnienia, że rozpatrywane zachowanie spełniało to kryterium w sposób wystarczający pod względem prawnym, i uznał, że po stwierdzeniu przez Komisję jednolitego i ciągłego naruszenia jej właściwość została również wykazana ipso facto. Ponadto Sąd nie przeprowadził żadnej analizy skutków jednolitego i ciągłego naruszenia i w ten sposób naruszył podejście określone w wyroku z dnia 6 września 2017 r., Intel/Komisja (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

107 Komisja utrzymuje, że te zarzuty szczegółowe należy oddalić jako bezzasadne.

– *Ocena Trybunału*

- 108 W pkt 221–223 zaskarżonego wyroku Sąd, po zbadaniu motywów 1045 i 1046 spornej decyzji, stwierdził, że w celu przyjęcia, iż kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione, Komisja oparła się zarówno na skutkach jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego jako całość, jak i na skutkach koordynacji dotyczącej przychodzących usług przewozu towarów rozpatrywanej odrębnie, a w szczególności na zwiększonych kosztach transportu lotniczego do EOG, a tym samym na wyższych cenach przywożonych towarów.
- 109 W tych okolicznościach Sąd, jak zapowiedział w pkt 224 zaskarżonego wyroku, zbadął z jednej strony skutki koordynacji dotyczącej przychodzących usług przewozu towarów rozpatrywanej odrębnie, a z drugiej strony skutki jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego jako całość.
- 110 Po pierwsze, w zakresie, w jakim w zarzucie szczegółowym szóstym części drugiej Air Canada krytykuje powody, dla których Sąd stwierdził istnienie wpływu na rynek wewnętrzny lub w ramach EOG koordynacji dotyczącej przychodzących usług przewozu towarów rozpatrywanej odrębnie, należy przypomnieć, że zgodnie z art. 256 ust. 1 akapit drugi TFUE i art. 58 akapit pierwszy statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej odwołanie jest ograniczone do kwestii prawnych. Jedynie Sąd jest więc właściwy do ustalenia i dokonania oceny istotnych okoliczności faktycznych. Ocena tych okoliczności faktycznych nie stanowi zatem – z zastrzeżeniem przypadków ich przeinaczenia – kwestii prawnej podlegającej jako taka kontroli Trybunału w ramach postępowania odwoławczego (wyrok z dnia 10 września 2024 r., Komisja/Irlandia i in., C-465/20 P, EU:C:2024:724, pkt 110 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 111 Tymczasem należy stwierdzić, że argumentacja ta przedstawiona na poparcie zarzutu szczegółowego szóstego części drugiej ma w rzeczywistości na celu podważenie, za pomocą zwykłego twierdzenia, dokonanej przez Sąd w pkt 228–245 zaskarżonego wyroku oceny okoliczności faktycznych dotyczącej istnienia wpływu na ceny przywożonych towarów, przy czym Air Canada nie powołuje się na przeinaczenie okoliczności faktycznych lub dowodów, na podstawie których Sąd dokonał tej oceny okoliczności faktycznych. W tym zakresie zarzut szczegółowy szósty części drugiej należy odrzucić jako niedopuszczalny.
- 112 Po drugie, w zakresie, w jakim zarzuty szczegółowe szósty i siódmy owej części są skierowane przeciwko pkt 280–292 zaskarżonego wyroku, dotyczącym skutków jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego jako całość, należy stwierdzić, że w zarzucie pierwszym Air Canada kwestionuje zaskarżony wyrok jedynie w zakresie, w jakim uznano w nim właściwość Komisji do stwierdzenia naruszenia art. 101 TFUE i art. 53 porozumienia EOG na trasach przychodzących i do ukarania za nie. Air Canada podnosi zatem, że Komisja nie mogła oprzeć się na pojęciu „jednolitego i ciągłego naruszenia” i że powinna była sprawdzić, czy zachowanie dotyczące tych tras przychodzących, odrębne i odmienne od zachowania dotyczącego tras wychodzących, wywołało skutki kwalifikowane w EOG.
- 113 Tymczasem, jak wspomniano w pkt 108 niniejszego wyroku, Sąd wskazał, że Komisja zbadała, czy kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione nie tylko w świetle jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego jako całość, ale również w świetle koordynacji dotyczącej przychodzących usług przewozu towarów rozpatrywanej odrębnie.

- 114 Sąd orzekł w pkt 279 zaskarżonego wyroku, że Komisja słusznie uznała, iż kryterium kwalifikowanych skutków zostało spełnione w odniesieniu do koordynacji dotyczącej przychodzących usług przewozu towarów rozpatrywanej odrębnie.
- 115 Ponieważ rozważania te są same w sobie wystarczające, aby uzasadnić właściwość tej instytucji w odniesieniu do tras przychodzących, należy oddalić jako bezskuteczny argument dotyczący uwzględnienia skutków jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego jako całość.
- 116 W świetle całości powyższych rozważań zarzut pierwszy należy oddalić w całości.

W przedmiocie zarzutu trzeciego, dotyczącego przedawnienia uprawnień Komisji do nakładania kar za zachowania dotyczące tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria

Argumentacja stron

- 117 W ramach zarzutu trzeciego Air Canada podnosi, że Sąd powinien być uwzględnić z urzędu zarzut dotyczący przedawnienia uprawnień Komisji do nakładania kar za zachowania dotyczące tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria.
- 118 Na poparcie swojego zarzutu Air Canada wyjaśnia, że w trzech innych wyrokach dotyczących spornego kartelu Sąd stwierdził, iż wykonanie przez Komisję jej uprawnień do nałożenia kar za te zachowania uległo przedawnieniu przed datą wydania spornej decyzji, i wywnioskował z tego, że nałożywszy w tej decyzji na odnośnych przewoźników kary za wspomniane zachowania, Komisja naruszyła przepisy dotyczące przedawnienia ustanowione w art. 25 rozporządzenia nr 1/2003.
- 119 Air Canada, która nie podniosła tego zarzutu przed Sądem, twierdzi, że Trybunał powinien jednak uwzględnić ów zarzut z urzędu ze względu na to, iż jest on oparty na normie porządku publicznego.
- 120 Podnosi ona w tym względzie, po pierwsze, że sporna decyzja, wydana w sytuacji, gdy uprawnienia Komisji uległy przedawnieniu, jest dotknięta brakiem właściwości czasowej i że brak właściwości instytucji Unii stanowi bezwzględną podstawę stwierdzenia nieważności, którą sąd Unii powinien uwzględnić z urzędu, nawet jeśli żadna ze stron nie wniosła o to do niego.
- 121 Po drugie, termin przedawnienia w odniesieniu do nakładania grzywien, które ze względu na swój charakter są porównywalne z sankcjami karnymi, służy podstawowym celom porządku prawnego Unii, a mianowicie pewności prawa, prawidłowemu administrowaniu wymiarem sprawiedliwości i ekonomii procesowej. Tymczasem to na podstawie tych zasad Trybunał uznał, że przewidziany w art. 263 TFUE termin do wniesienia skargi ma charakter bezwzględnie wiążący. Ponieważ stosowanie prawa konkurencji Unii służy celom interesu publicznego i może wpływać na prawa osób trzecich, przedawnienie wywołuje skutki erga omnes, w odróżnieniu od przedawnienia roszczeń w dziedzinie odpowiedzialności pozaumownej. Air Canada dodaje w tym względzie, że niedochowanie terminu jest w niniejszym przypadku oczywiste, a zatem łatwe do zweryfikowania przez każdą osobę trzecią.
- 122 Po trzecie, Air Canada powołuje się na naruszenie zasady równego traktowania, podnosząc, że jej sytuacja nie różni się od sytuacji innych przewoźników z państw trzecich, którzy wygrali sprawę przed Sądem ze względu na przedawnienie uprawnień Komisji do nałożenia na nich kar.

- 123 Komisja kwestionuje przymiot normy porządku publicznego w przypadku zarzutu dotyczącego przedawnienia jej uprawnień do nakładania kar i wnosi o oddalenie tego zarzutu.

Ocena Trybunału

- 124 Na wstępie należy zauważyć, że – jak słusznie podnosi Air Canada – wyrokami z dnia 30 marca 2022 r., Japan Airlines/Komisja (T-340/17, EU:T:2022:181), z dnia 30 marca 2022 r., Cathay Pacific Airways/Komisja (T-343/17, EU:T:2022:184), i z dnia 30 marca 2022 r., Latam Airlines Group i Lan Cargo/Komisja (T-344/17, EU:T:2022:185), dotyczącymi tego samego kartelu i wydanymi w tym samym dniu co zaskarżony wyrok, Sąd, przed którym przewoźnicy lotniczy podnieśli zarzuty nieważności oparte na przedawnieniu uprawnień Komisji do nakładania kar za zachowania stanowiące naruszenie związane z trasami wewnątrz EOG i trasami Unia–Szwajcaria, orzekł, że instytucja ta naruszyła termin przedawnienia przewidziany w art. 25 rozporządzenia nr 1/2003, gdy w dniu 17 marca 2017 r. wydała decyzję nakładającą na odnośnych przewoźników lotniczych kary za te zachowania stanowiące naruszenie.
- 125 Bezsporne jest również, że w przeciwieństwie do wspomnianych przewoźników Air Canada nie podniosła przed Sądem zarzutu dotyczącego upływu terminu przedawnienia.
- 126 Należy zatem zbadać, czy zarzut ten jest zarzutem opartym na normie porządku publicznego, który Sąd powinien był uwzględnić z urzędu.
- 127 W pierwszej kolejności należy stwierdzić, że jak wynika wyraźnie z tytułu rozdziału VII rozporządzenia nr 1/2003 i z brzmienia art. 25 tego rozporządzenia, znajdującego się w tym rozdziale VII, terminy, w których Komisja może wykonywać uprawnienia do nakładania kar, są kwalifikowane jako „terminy przedawnienia”.
- 128 W tym względzie należy zauważyć, że kwalifikacja jako terminu „przedawnienia” znajduje potwierdzenie w innych wersjach językowych tego rozporządzenia, w szczególności w wersjach hiszpańskiej („prescripción”), angielskiej („limitation periods”), włoskiej („prescrizione”), litewskiej („senaties terminai”) i portugalskiej („prescrição”).
- 129 Ponieważ charakter terminu określa się z uwzględnieniem ogólnego kontekstu, w jaki się on wpisuje, i w świetle jego celu (wyrok z dnia 12 grudnia 2002 r., Belgia/Komisja, C-5/01, EU:C:2002:754, pkt 52 i przytoczone tam orzecznictwo), należy również zauważyć, że charakter terminu przewidzianego w art. 25 rozporządzenia nr 1/2003 znajduje potwierdzenie w wykładni kontekstowej i celowościowej tego przepisu.
- 130 W tym kontekście należy podkreślić, że art. 26 rozporządzenia nr 1/2003, który wraz z jego art. 25 stanowi rozdział VII tego rozporządzenia, również kwalifikuje jako „termin przedawnienia” termin, po upływie którego Komisja nie może już wykonywać decyzji wydanych na podstawie art. 23 i 24 rzeczonego rozporządzenia. Ponadto zarówno art. 25 wspomnianego rozporządzenia, jak i jego art. 26 dokładnie ustalają ogół zasad znajdujących zastosowanie do określonych w nich terminów, przewidując nie tylko długość tych terminów, ale również datę, od której zaczynają bieg, jak również przyczyny ich przerwania i zawieszenia. Tymczasem zasady te odpowiadają systemowi prawnemu przedawnienia.
- 131 Jeśli chodzi o cel terminów regulujących uprawnienia Komisji, należy zaznaczyć, że art. 25 rozporządzenia nr 1/2003 przejmuje zasadniczo przepisy art. 1–3 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2988/74 z dnia 26 listopada 1974 r. dotyczącego okresów przedawnień w postępowaniach

i wykonywaniu sankcji zgodnie z regułami Europejskiej Wspólnoty Gospodarczej dotyczącymi transportu i konkurencji (Dz.U. 1974, L 319, s. 1). W celu dokonania wykładni tych terminów należy zatem odnieść się do preambuły tego ostatecznego rozporządzenia, a w szczególności do jego motywu drugiego. Motyw ten przewiduje, że „konieczne jest, dla zapewnienia bezpieczeństwa prawnego, wprowadzenie zasady przedawnienia oraz przepisów wykonawczych” oraz że „powinny zostać wzięte pod uwagę z jednej strony interesy przedsiębiorstw lub związków przedsiębiorstw, oraz, z drugiej strony, wymogi praktyki administracyjnej”. Z motywu tego wynika zatem, że prawodawca Unii zamierzał ograniczyć uprawnienia Komisji poprzez ustanowienie mechanizmu przedawnienia powodującego wygaśnięcie uprawnień, w szczególności w celu zapewnienia ochrony praw przedsiębiorstw, na które Komisja zamierza nałożyć grzywny lub okresowe kary pieniężne.

- 132 Zarówno z brzmienia rozporządzenia nr 1/2003, jak i z jego kontekstu i celów wynika zatem, że terminy przewidziane w rozdziale VII tego rozporządzenia stanowią terminy przedawnienia.
- 133 Tymczasem z utrwalonego orzecznictwa wynika, że przestrzeganie terminu przedawnienia nie może zostać uwzględnione przez sąd Unii z urzędu, lecz musi zostać podniesione przez zainteresowaną stronę (wyroki: z dnia 14 czerwca 2016 r., *Marchiani/Parlament*, C-566/14 P, EU:C:2016:437, pkt 94 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 5 września 2019 r., *Unia Europejska/Guardian Europe i Guardian Europe/Unia Europejska*, C-447/17 P i C-479/17 P, EU:C:2019:672, pkt 99 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 134 Wniosku tego nie może podważyć przedstawiona przez Air Canada argumentacja, zgodnie z którą zarzut dotyczący przedawnienia uprawnień Komisji do nakładania kar należy utożsamiać z zarzutem braku właściwości, ponieważ po upływie terminu przedawnienia Komisja utraciła właściwość do nałożenia na tę spółkę grzywny.
- 135 O ile bowiem art. 25 rozporządzenia nr 1/2003 zobowiązuje Komisję do ukarania za określone naruszenie w określonym terminie biegnącym od dnia popełnienia tego naruszenia lub, w przypadku ciągłego lub powtarzającego się naruszenia, od dnia, w którym naruszenie to ustało, o tyle ani celem, ani skutkiem tego przepisu nie jest pozbawienie Komisji jej uprawnienia do nakładania kar za naruszenia inne niż naruszenie objęte przedawnieniem. Ponadto, co się tyczy tego ostatecznego naruszenia, z art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 1/2003 wynika, że fakt, iż Komisja nie jest już uprawniona do nałożenia kar na sprawców owego naruszenia z powodu upływu terminu przedawnienia, nie stanowi sam w sobie przeszkody w wydaniu decyzji stwierdzającej, że zostało ono popełnione, pod warunkiem jednak, że Komisja wykaże w podobnym przypadku uzasadniony interes w wydaniu decyzji stwierdzającej takie naruszenie. Komisja pozostaje zatem uprawniona do stwierdzenia przedawnionego naruszenia pod warunkiem wykazania uzasadnionego interesu. W tych okolicznościach przedawnienie uprawnień Komisji do nakładania kar nie może być równoznaczne z brakiem właściwości tej instytucji.
- 136 Air Canada nie może też powoływać się skutecznie na naruszenie zasady równego traktowania, które miałyby wynikać z tego, że jej sytuacja proceduralna nie różni się od sytuacji przewoźników lotniczych, którzy wygrali sprawę przed Sądem, podnosząc, że działanie Komisji było częściowo przedawnione. Ponieważ zarzut dotyczący przedawnienia nie jest oparty na normie porządku publicznego, a jego podniesienie należy do zainteresowanego przedsiębiorstwa, okoliczność, że Sąd stwierdził przedawnienie w stosunku do przedsiębiorstw, które podniosły przed nim ten zarzut, nie może stanowić nieuzasadnionej różnicy w traktowaniu na niekorzyść Air Canada. Wbrew bowiem temu, co twierdzi wnosząca odwołanie, ta różnica w traktowaniu wynika wyłącznie z obiektywnej okoliczności, że nie podniosła ona zarzutu opartego na upływie terminu

przedawnienia, podczas gdy mogła to uczynić na takich samych warunkach jak inni przewoźnicy lotniczy, którzy powołali się na niego (zob. podobnie wyrok z dnia 14 listopada 2017 r., *British Airways/Komisja*, C-122/16 P, EU:C:2017:861, pkt 98).

- 137 Ponadto, jak wskazał w istocie rzecznik generalny w pkt 164 i 165 opinii, podnoszony przymiot normy porządku publicznego w przypadku zarzutu dotyczącego przedawnienia uprawnień Komisji do nakładania kar nie może zostać wywiedziony z faktu, że grzywny nakładane na podstawie art. 23 ust. 2 rozporządzenia nr 1/2003 powinny zostać zakwalifikowane jako „karne” w rozumieniu art. 6 europejskiej Konwencji o ochronie praw człowieka i podstawowych wolności, podpisanej w Rzymie w dniu 4 listopada 1950 r. Taka kwalifikacja nie oznacza bowiem sama w sobie, że przedawnienie uprawnień Komisji do nakładania kar na podstawie art. 25 rozporządzenia nr 1/2003 służy realizacji celu leżącego w interesie publicznym, wykraczającego poza ochronę zainteresowanych przedsiębiorstw.
- 138 Tego podnoszonego przymiotu normy porządku publicznego w przypadku zarzutu dotyczącego upływu terminu przewidzianego w art. 25 rozporządzenia nr 1/2003 nie można również wywieść z okoliczności, że termin przedawnienia ma na celu zapewnienie pewności prawa i że w związku z tym należy go zrównać z terminem proceduralnym stosownie do powoływanego przez *Air Canada* utrwalonego orzecznictwa, zgodnie z którym przewidziany w art. 263 akapit szósty TFUE termin do wniesienia skargi ma charakter bezwzględnie wiążący, wobec czego do sądu Unii należy zbadanie z urzędu, czy został on dochowany.
- 139 Terminy proceduralne zostały bowiem ustanowione w celu zapewnienia prawidłowego administrowania wymiarem sprawiedliwości, jasności i pewności sytuacji prawnych. Otóż w szczególności terminy do wniesienia skargi, takie jak termin przewidziany w art. 263 akapit szósty TFUE, i terminy do wniesienia odwołania, takie jak termin przewidziany w art. 56 akapit pierwszy statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, mają na celu zapewnienie, aby decyzje administracyjne i orzeczenia sądowe stawały się ostateczne, a tym samym chronienie interesu publicznego (wyrok z dnia 8 listopada 2012 r., *Evropaïki Dynamiki/Komisja*, C-469/11 P, EU:C:2012:705, pkt 50). Nie ma to jednak miejsca w przypadku terminu przedawnienia przewidzianego w art. 25 rozporządzenia nr 1/2003, który – jak wskazano w pkt 131 niniejszego wyroku – ma przede wszystkim na celu zapewnienie ochrony zainteresowanych przedsiębiorstw. Ponadto sama okoliczność, że termin przedawnienia ma na celu zapewnienie pewności prawa, nie może uzasadniać zrównania go z terminem proceduralnym, podczas gdy te dwa terminy są z natury rzeczy różne (wyrok z dnia 8 listopada 2012 r., *Evropaïki Dynamiki/Komisja*, C-469/11 P, EU:C:2012:705, pkt 49).
- 140 Z całości powyższych rozważań wynika, że upływ terminu przedawnienia uprawnień Komisji do nakładania kar, przewidzianego w art. 25 rozporządzenia nr 1/2003, nie stanowi zarzutu opartego na normie porządku publicznego, który Sąd powinien był uwzględnić z urzędu.
- 141 W konsekwencji zarzut trzeci jest bezzasadny.

W przedmiocie zarzutu drugiego, dotyczącego przypisania spółce Air Canada odpowiedzialności za naruszenie popełnione na trasach wewnątrz EOG i trasach Unia–Szwajcaria

Argumentacja stron

- 142 W zarzucie drugim Air Canada utrzymuje, że Sąd naruszył prawo, gdy obciążył tę spółkę odpowiedzialnością za jednolite i ciągłe naruszenie w zakresie, w jakim naruszenie to dotyczyło tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria, mimo że nigdy nie obsługiwała ona lub nie mogła zgodnie z prawem obsługiwać takich tras.
- 143 Zarzut ten składa się zasadniczo z czterech części.
- 144 W części pierwszej Air Canada podnosi, że Sąd niesłusznie zastąpił uzasadnienie spornej decyzji swoim własnym uzasadnieniem i potwierdził jednocześnie zawarty w tej decyzji wniosek, zgodnie z którym spółka ta uczestniczyła w jednolitym i ciągłym naruszeniu.
- 145 W motywie 890 spornej decyzji Komisja wyjaśniła, że kontakty dotyczące tras, których przewoźnicy nigdy nie obsługiwali lub których nie mogli obsługiwać zgodnie z prawem, również mogą okazać się istotne dla stwierdzenia istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia. Wyjaśniła ona też w tym motywie, że jej ocena wynikała z faktu, iż żadna niemożliwa do pokonania bariera nie uniemożliwiała stronom świadczenia usług lotniczego przewozu towarów na tych trasach, i przytoczyła orzecznictwo wynikające z wyroku z dnia 20 stycznia 2016 r., Toshiba Corporation/Komisja (C-373/14 P, EU:C:2016:26).
- 146 Tymczasem w pkt 366–377 zaskarżonego wyroku Sąd nie oparł swojej oceny na rzeczonym orzecznictwie dotyczącym braku niemożliwej do pokonania bariery wykluczającej wszelką potencjalną konkurencję na danym rynku, lecz na nowym rozumowaniu, które nie znajdowało się w spornej decyzji, opartym na tym, że istnienie stosunku konkurencji między odnośnymi przedsiębiorstwami nie jest warunkiem przypisania przedsiębiorstwu odpowiedzialności za antykonkurencyjne zachowania stanowiące jednolite i ciągłe naruszenie.
- 147 W części drugiej Air Canada utrzymuje, że Sąd, oparłszy się na orzecznictwie i analizie, które nie znajdowały się w spornej decyzji, naruszył prawo do obrony tej spółki, ponieważ nie miała ona możliwości przedstawienia uwag w przedmiocie nowego stanowiska Komisji, które Sąd przyjął w zaskarżonym wyroku.
- 148 W części trzeciej, która dotyczy w szczególności pkt 377 zaskarżonego wyroku, Air Canada zarzuca Sądowi, że nie przedstawił on odpowiednich i wystarczających powodów, aby uzasadnić swoją analizę, zgodnie z którą Komisja mogła uznać tę spółkę za odpowiedzialną za elementy składowe jednolitego i ciągłego naruszenia na trasach, których nie mogła obsługiwać. W ten sposób Sąd naruszył art. 36 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, dotyczący wymogu uzasadnienia wyroków, oraz art. 41 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej.
- 149 W części czwartej Air Canada utrzymuje, że w każdym razie Sąd naruszył prawo, gdy stwierdził w sposób ogólny, iż istnienie stosunku konkurencji nie ma znaczenia w kontekście każdego jednolitego i ciągłego naruszenia, podczas gdy wyroki przytoczone przez Sąd w pkt 366–376 zaskarżonego wyroku, po pierwsze, nie pozwalają na uzasadnienie tak ogólnego wniosku, a po drugie, zostały wydane w sprawach, w których kryterium braku niemożliwej do pokonania bariery nie było przedmiotem dyskusji.

150 Komisja kwestionuje całość tej argumentacji.

Ocena Trybunału

- 151 Należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem naruszenie art. 101 ust. 1 TFUE może wynikać nie tylko z pojedynczego działania, ale również z szeregu działań, a nawet z zachowania o charakterze ciągłym, nawet jeżeli jeden lub większa liczba elementów tego szeregu działań lub tego zachowania ciągłego także mogłyby stanowić, same w sobie i odrębnie, naruszenie tego postanowienia. Tak więc, w wypadku gdy różne działania wpisują się w „całościowy plan” ze względu na ich identyczny cel polegający na zakłócaniu konkurencji na rynku wewnętrznym, Komisja jest uprawniona do przypisania odpowiedzialności za te działania na podstawie udziału w naruszeniu rozpatrywanym jako całość (zob. podobnie wyrok z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo; a także wyrok z dnia 27 czerwca 2024 r., Servier i in./Komisja, C-201/19 P, EU:C:2024:552, pkt 240).
- 152 Przedsiębiorstwo, które uczestniczyło w takim jednolitym i ciągłym naruszeniu w drodze swych własnych zachowań, które były objęte pojęciami „porozumienia” lub „uzgodnionej praktyki” mających cel antykonkurencyjny w rozumieniu art. 101 ust. 1 TFUE i które miały przyczynić się do realizacji naruszenia w jego całości, może być tym samym również odpowiedzialne za zachowania innych przedsiębiorstw w ramach tego naruszenia przez cały okres jego udziału we wspomnianym naruszeniu (zob. podobnie wyrok z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 42 i przytoczone tam orzecznictwo; a także wyrok z dnia 27 czerwca 2024 r., Servier i in./Komisja, C-201/19 P, EU:C:2024:552, pkt 241).
- 153 Aby stwierdzić udział przedsiębiorstwa w takim jednolitym naruszeniu, Komisja musi dowieść, że przedsiębiorstwo to zamierzało przyczynić się własnym zachowaniem do osiągnięcia wspólnych celów realizowanych przez wszystkich uczestników naruszenia i że wiedziało o stanowiących naruszenie zachowaniach planowanych lub wprowadzanych w życie przez inne przedsiębiorstwa w dążeniu do tych samych celów lub że mogło je racjonalnie przewidzieć oraz że było gotowe ponieść związane z tym ryzyko (wyroki: z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 42 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 1 lutego 2024 r., Scania i in./Komisja, C-251/22 P, EU:C:2024:103, pkt 95 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 154 Może więc wystąpić sytuacja, w której przedsiębiorstwo uczestniczyło bezpośrednio we wszystkich zachowaniach antykonkurencyjnych stanowiących jednolite i ciągle naruszenie, kiedy to Komisja jest uprawniona do przypisania mu odpowiedzialności za wszystkie te zachowania, a tym samym za to naruszenie w całości. Przedsiębiorstwo mogło również uczestniczyć bezpośrednio jedynie w części rzeczonych zachowań, ale mieć wiedzę o wszystkich pozostałych zachowaniach stanowiących naruszenie, planowanych lub wdrażanych przez innych uczestników kartelu dla realizacji tych samych celów lub mogło w sposób rozsądny je przewidzieć i było gotowe ponieść związane z tym ryzyko. W takiej sytuacji Komisja jest również uprawniona do przypisania temu przedsiębiorstwu odpowiedzialności za wszystkie zachowania antykonkurencyjne stanowiące takie naruszenie i w konsekwencji za to naruszenie w całości (wyrok z dnia 6 grudnia 2012 r., Komisja/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, pkt 43; a także wyrok z dnia 1 lutego 2024 r., Scania i in./Komisja, C-251/22 P, EU:C:2024:103, pkt 96 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 155 W niniejszej sprawie w pkt 371–374 i 376 zaskarżonego wyroku Sąd przypomniał w istocie orzecznictwo, o którym mowa w pkt 151–154 niniejszego wyroku, a następnie określił powody, dla których Komisja przypisała spółce Air Canada odpowiedzialność za jednolite i ciągłe naruszenie w zakresie, w jakim dotyczyło ono tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria, oraz zbadał ich zasadność.
- 156 W tym względzie, co się tyczy części pierwszej, dotyczącej zastąpienia uzasadnienia, należy stwierdzić, że w celu oddalenia zarzutu, zgodnie z którym Komisja popełniła oczywiste błędy w ocenie i naruszyła prawo poprzez przypisanie spółce Air Canada odpowiedzialności za jednolite i ciągłe naruszenie na trasach wewnątrz EOG i trasach Unia–Szwajcaria, Sąd nie zastąpił oceny Komisji własną oceną.
- 157 W pkt 161 i 162 zaskarżonego wyroku Sąd wskazał bowiem, że Komisja przypomniała w spornej decyzji, iż przedsiębiorstwo może, pod pewnymi warunkami, zostać uznane za odpowiedzialne za jednolite i ciągłe naruszenie w całości, nawet jeśli nie uczestniczyło ono bezpośrednio we wszystkich jego elementach składowych, i stwierdziła istnienie jednolitego i ciągłego naruszenia obejmującego w szczególności wszystkie rozpatrywane trasy, przyjąwszy, że sporne kontakty zmierzały do osiągnięcia jednolitego celu realizowanego przez odpowiedzialne podmioty w ramach całościowego planu.
- 158 Po przeanalizowaniu w pkt 162 i 164 tego wyroku motywów 869–902 i art. 1 spornej decyzji Sąd uznał w pkt 165 rzeczonego wyroku, że „dla [Air Canada] łatwo było zrozumieć – i skontrolować – że to właśnie ze względu na to, iż przewoźnik ten zamierzał przyczynić się do realizacji ogólnego planu zmierzającego do osiągnięcia wspólnego antykonkurencyjnego celu opisanego w motywach 872–876 [tej decyzji] i miał (udowodnioną lub domniemaną) wiedzę na temat stanowiących naruszenie zachowań innych obwinionych przewoźników, w których nie uczestniczył on bezpośrednio, Komisja przypisała mu odpowiedzialność za jednolite naruszenie, w tym w odniesieniu do tras wewnątrz Unii i tras Unia–Szwajcaria”.
- 159 Podobnie, Sąd, gdy odniósł się w szczególności do tych pkt 161 i 162 zaskarżonego wyroku, wskazał w jego pkt 378, że „powodem, dla którego Komisja przypisała [spółce Air Canada] odpowiedzialność za jednolite i ciągłe naruszenie, również w zakresie, w jakim dotyczyło ono tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria, było to, że [Air Canada] zamierzała, niezależnie od swego statusu potencjalnego konkurenta na trasach wewnątrz EOG i trasach Unia–Szwajcaria, przyczynić się do realizacji ogólnego planu zmierzającego do osiągnięcia wspólnego antykonkurencyjnego celu [...] i miała (udowodnioną lub domniemaną) wiedzę o stanowiących naruszenie zachowaniach innych obwinionych przewoźników, w których bezpośrednio nie uczestniczyła”.
- 160 Sąd dodał w pkt 379 zaskarżonego wyroku, że z motywu 890 spornej decyzji nie można wywnioskować, „że Komisja zamierzała przypisać [spółce Air Canada] odpowiedzialność za jednolite i ciągłe naruszenie w zakresie, w jakim dotyczyło ono tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria na podstawie jej statusu potencjalnego konkurenta na tych trasach”, ponieważ „zarówno z jego brzmienia, jak i z jego celu oraz z kontekstu, w jaki ów motyw się wpisuje, wynika, że nie dotyczy on odpowiedzialności różnych obwinionych przewoźników za jednolite i ciągłe naruszenie, lecz istnienia tego [jednolitego i ciągłego naruszenia]”.
- 161 W ten sposób z ustaleń Sądu wynika, że aby przypisać spółce Air Canada odpowiedzialność za jednolite i ciągłe naruszenie w zakresie, w jakim dotyczyło ono tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria, Komisja nie oparła się w spornej decyzji na braku niemożliwej do pokonania

bariery wejścia Air Canada na właściwe rynki, lecz na okoliczności, że przedsiębiorstwo to przyczyniło się swoim zachowaniem do osiągnięcia wspólnych celów realizowanych przez wszystkich uczestników oraz na fakcie, że miało ono pośrednią wiedzę o stanowiących naruszenie zachowaniach innych przewoźników.

- 162 Wynika z tego, że wbrew argumentacji przedstawionej przez Air Canada na poparcie części pierwszej Sąd nie zastąpił uzasadnienia Komisji swoim własnym uzasadnieniem.
- 163 Co się tyczy w szczególności argumentacji Air Canada, zgodnie z którą w pkt 366–377 zaskarżonego wyroku Sąd oparł się na orzecznictwie i analizie, które nie znajdowały się w spornej decyzji, należy stwierdzić, że przytoczone w tych punktach orzecznictwo albo zostało wymienione w przypisie 1311 do motywu 867 spornej decyzji, albo zostało omówione przez Air Canada w replice. Tymczasem, jak przypomniano w pkt 85 niniejszego wyroku, gdy Sąd ogranicza się do ustosunkowania się do argumentacji przedstawionej przed nim przez strony, nie można uznać, że zastępuje on własnym uzasadnieniem uzasadnienie autora zaskarżonego przed nim aktu.
- 164 Jeśli chodzi o część drugą, dotyczącą naruszenia prawa do obrony, wystarczy zauważyć, że opiera się ona na błędnym założeniu, ponieważ – wbrew temu, co twierdzi Air Canada – Sąd nie zastąpił uzasadnienia w ten sposób, że oparł się na nowej argumentacji, którą Komisja miała przedstawić w toku postępowania. W konsekwencji tę część należy oddalić jako bezzasadną.
- 165 Co się tyczy części trzeciej, dotyczącej wady uzasadnienia ze względu na to, że Sąd nie przedstawił powodów, dla których przyjęte przezeń zasady miały zastosowanie do okoliczności faktycznych niniejszej sprawy i skłoniły go tym samym do stwierdzenia, że Komisja była uprawniona do uznania spółki Air Canada za odpowiedzialną za jednolite i ciągłe naruszenie, w tym w odniesieniu do tras, których przewoźnik ten nie mógł obsługiwać, należy stwierdzić, że – jak już wspomniano w pkt 159 niniejszego wyroku – Sąd wskazał w pkt 378 zaskarżonego wyroku, że aby przypisać spółce Air Canada odpowiedzialność za jednolite i ciągłe naruszenie, w tym w zakresie, w jakim dotyczyło ono tych tras, Komisja oparła się na wkładzie tego przedsiębiorstwa w ogólny plan realizujący wspólny antykonkurencyjny cel oraz na jego wiedzy o stanowiących naruszenie zachowaniach innych obwinionych przewoźników.
- 166 Tak więc Sąd wyraźnie wskazał, że odpowiedzialność Air Canada w odniesieniu do tras, których spółka ta nie mogła obsługiwać, nie wynikała z bezpośredniego udziału tego przewoźnika w naruszeniu na tych trasach, lecz z jego pośredniego udziału w tym naruszeniu ze względu na jego wiedzę na temat innych stanowiących naruszenie zachowań planowanych lub wdrażanych przez innych uczestników rozpatrywanego kartelu w dążeniu do tych samych celów.
- 167 W związku z tym Air Canada niesłusznie powołuje się na wadę uzasadnienia.
- 168 Wreszcie, co się tyczy części czwartej, dotyczącej tego, że Sąd naruszył prawo, gdy uznał w niniejszej sprawie, iż istnienie stosunku konkurencji nie ma znaczenia dla oceny istnienia jednolitego i ciągłego naruszenia, podczas gdy orzecznictwo wynikające w szczególności z wyroku z dnia 26 stycznia 2017 r., *Duravit i in./Komisja* (C-609/13 P, EU:C:2017:46), nie ma zastosowania w niniejszej sprawie, ponieważ wspomniane orzecznictwo jest ograniczone do szczególnych okoliczności każdego przypadku i nie nadaje się do aksjomatycznego i ogólnego zastosowania, należy stwierdzić, że Air Canada nie przedstawia żadnego dowodu mogącego wykazać, w jaki sposób niniejsza sprawa różni się od sprawy, w której zapadł ów wyrok, w którego pkt 124 Trybunał uznał, że istnienie stosunku konkurencji między uczestniczącymi przedsiębiorstwami nie jest warunkiem zakwalifikowania antykonkurencyjnych działań jako

jednolitego i ciągłego naruszenia. Ponieważ ocena ta nie jest związana ze stopniem wagi naruszenia, Air Canada nie może powoływać się na podnoszony przez tę spółkę „mniej poważny i wysoce spekulatywny” charakter rozpatrywanego w niniejszej sprawie jednolitego i ciągłego naruszenia. Nie może ona również powoływać się na to, że zarówno przedmiotowy, jak i geograficzny zakres tego ostatniego naruszenia jest szerszy niż zakres jednolitego i ciągłego naruszenia rozpatrywanego w sprawie, w której zapadł wspomniany wyrok.

- 169 Ponadto w zakresie, w jakim Air Canada utrzymuje, że jedynie „czynny udział” przedsiębiorstwa w naruszeniu lub dowód na to, że przedsiębiorstwo odgrywało „istotną rolę” w tym naruszeniu, pozwalają na pociągnięcie go do odpowiedzialności ze względu na jego wkład w całościowy plan realizujący wspólny cel, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, aby udowodnić w wystarczającym stopniu udział danego przedsiębiorstwa w kartelu wystarczy, że Komisja wykaze, iż przedsiębiorstwo to uczestniczyło w spotkaniach, w trakcie których zawarto porozumienia o charakterze antykonkurencyjnym, nie sprzeciwiwszy się temu w wyraźny sposób. Jeśli uczestnictwo w takich spotkaniach zostanie wykazane, to na tym przedsiębiorstwie spoczywa obowiązek przedstawienia dowodów, które mogą świadczyć o tym, że jego udziałowi w tych spotkaniach w najmniejszym stopniu nie przyświecał antykonkurencyjny cel, poprzez wykazanie, że poinformowało ono swoich konkurentów o tym, iż uczestniczy w tych spotkaniach w innym aniżeli oni celu (wyrok z dnia 1 lutego 2024 r., Scania i in./Komisja, C-251/22 P, EU:C:2024:103, pkt 99 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 170 Z tego orzecznictwa wynika też, że jeżeli Komisja wykaze, iż dane przedsiębiorstwo uczestniczyło w spotkaniach, w trakcie których zawarto porozumienia o charakterze antykonkurencyjnym, i wyraźnie się temu nie sprzeciwiło, to instytucja ta nie musi ponadto wykazywać, że przedsiębiorstwo to miało zamiar uczestniczyć w naruszeniu, zaś to do tego przedsiębiorstwa należy dostarczenie dowodów na to, iż zdystansowało się od tych porozumień, a w szczególności od kwestii ich zasięgu geograficznego (wyrok z dnia 1 lutego 2024 r., Scania i in./Komisja, C-251/22 P, EU:C:2024:103, pkt 101).
- 171 W niniejszym przypadku w pkt 382 zaskarżonego wyroku Sąd wskazał, że w odniesieniu do działalności antykonkurencyjnej dotyczącej tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria, w której Air Canada nie uczestniczyła bezpośrednio, spółka ta nie zakwestionowała w ramach podniesionego przed nim zarzutu trzeciego okoliczności, że posiadała wymaganą wiedzę na ten temat.
- 172 W pkt 384 tego wyroku Sąd dodał, że ze spornej decyzji wynika, iż Air Canada zamierzała przyczynić się swoim własnym zachowaniem do realizacji jednolitego antykonkurencyjnego celu polegającego na ograniczeniu konkurencji w zakresie dopłat między obwinionymi przewoźnikami przynajmniej w Unii, EOG i Szwajcarii, zważywszy, że Air Canada „nie tylko zachęcała do kontynuacji jednolitego i ciągłego naruszenia i utrudniła jego wykrycie, gdy nie zdystansowała się publicznie od treści kontaktów dotyczących tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria, w których to kontaktach uczestniczyła, ani nie zawiadomiła o nich właściwych organów administracyjnych, lecz również przyczyniła się, poprzez koordynowanie dopłat i odmowy zapłaty prowizji na trasach EOG–państwa trzecie, do zapewnienia, że spedytorzy nie będą mogli obejść uiszczenia dopłat na trasach wewnątrz EOG i trasach Unia–Szwajcaria, wybierając trasy alternatywne, w szczególności przez Kanadę, a w konsekwencji do realizacji wspólnego antykonkurencyjnego celu”.

- 173 Stwierdziwszy zatem, że przesłanki przypisania spółce Air Canada jednolitego i ciągłego naruszenia zostały spełnione, Sąd nie naruszył prawa, gdy doszedł do wniosku, że Komisja słusznie uznała Air Canada za odpowiedzialną za jednolite i ciągłe naruszenie w zakresie, w jakim dotyczyło ono tras wewnątrz EOG i tras Unia–Szwajcaria, niezależnie od jej ewentualnego statusu potencjalnego konkurenta na tych trasach.
- 174 Część czwarta jest zatem bezzasadna.
- 175 W konsekwencji zarzut ten należy oddalić jako bezzasadny.
- 176 Ponieważ żaden z zarzutów podniesionych przez Air Canada na poparcie odwołania nie został uwzględniony, odwołanie należy oddalić w całości.

W przedmiocie kosztów

- 177 Zgodnie z art. 184 § 2 regulaminu postępowania przed Trybunałem, jeżeli odwołanie jest bezzasadne, Trybunał rozstrzyga o kosztach.
- 178 Zgodnie z art. 138 § 1 tego regulaminu, mającym zastosowanie do postępowania odwoławczego na podstawie art. 184 § 1 owego regulaminu, kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę.
- 179 Ponieważ Komisja wniosła o obciążenie Air Canada kosztami postępowania, a spółka ta przegrała sprawę, należy obciążyć ją jej własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję.

Z powyższych względów Trybunał (piąta izba) orzeka, co następuje:

1) Odwołanie zostaje oddalone.

2) Air Canada zostaje obciążona kosztami postępowania.

Podpisy