Zbirka odločb sodne prakse

Zadeva C-380/22 P

Deutsche Lufthansa in drugi
proti
Evropski komisiji

Sodba Sodišča (peti senat) z dne 26. februarja 2026

„Pritožba – Konkurenca – Omejevalni sporazumi – Trg letalskega prevoza tovora – Sklep Evropske komisije, s katerim je bila ugotovljena kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu – Usklajevanje elementov cene storitev letalskega prevoza tovora (dodatna taksa za gorivo, dodatna taksa za varnost in zavrnitev plačila provizij od teh dodatnih taks) – Vstopne storitve prevoza tovora – Krajevna pristojnost Komisije – Opredeljeni učinki – Enotna in trajajoča kršitev“

1. *Konkurenca – Pravila Unije – Ozemeljska veljavnost – Pristojnost Komisije – Dopustnost z vidika mednarodnega javnega prava – Izvajanje ali opredeljeni učinki zlorab v EGP – Alternativni načini – Merilo takojšnjega, znatnega in predvidljivega učinka – Obseg*
(člen 101 PDEU; Sporazum EGP, člen 53)

(Glej točke od 61 do 76 in od 117 do 130.)

2. *Pritožba – Razlogi – Napačna presoja dejstev in dokazov – Nedopustnost – Nadzor Sodišča nad presojo dejstev in dokazov – Izključitev, razen ob izkrivljanju*
(člen 256(1), drugi pododstavek, PDEU; Statut Sodišča, člen 58, prvi odstavek)

(Glej točke od 77 do 79 in 131.)

3. *Ničnostna tožba – Pristojnost sodišča Unije – Obseg – Pristojnost Splošnega sodišča, da obrazložitev avtorja izpodbijanega akta nadomesti s svojo obrazložitvijo – Izključitev – Pristojnost Splošnega sodišča, da v odgovor na trditve, navedene pred njim, pojasni obrazložitev izpodbijanega akta – Vključitev*
(člen 263 PDEU)

(Glej točke od 91 do 102.)

4. Pritožba – Razlogi – Razlog, uveljavljan zoper dodatni razlog obrazložitve – Brezpredmeten razlog
(člen 256(1), drugi pododstavek, PDEU; Statut Sodišča, člen 58, prvi odstavek)

(Glej točke od 139 do 141.)

Povzetek

Sodišče je v seriji trinajstih sodbah zavrnilo skoraj vse pritožbe, ki jih je več letalskih družb,[1] vpletenih v „omejevalni sporazum o letalskem prevozu tovora“, vložilo zoper sodbe Splošnega sodišča,[2] s katerimi je bilo odločeno o njihovih ničnostnih tožbah zoper sklep, s katerim jim je Evropska komisija naložila globe zaradi sodelovanja pri tem omejevalnem sporazumu.[3] Tako je Sodišče delno ugodilo le pritožbi, ki jo je vložila družba SAS Cargo Group, in sicer zaradi napak, ki jih je Splošno sodišče storilo pri izvajanju svoje neomejene pristojnosti pri izračunu globe, naložene tej letalski družbi.[4]

Komisija je 7. decembra 2005 na podlagi Obvestila o prizanesljivosti iz leta 2002 prejela vlogo za imuniteto, ki so jo vložile družba Lufthansa in njeni dve hčerinski družbi. V tej prošnji je bil naveden obstoj protikonkurenčnih stikov med več podjetji, dejavnimi na trgu letalskega prevoza tovora (v nadaljevanju: prevozniki), ki so se nanašali na uvedbo dodatnih taks za gorivo in varnost za njihove storitve letalskega prevoza tovora ter v bistvu na zavrnitev, da se špediterjem odobri popust na te dodatne takse. Komisija je na podlagi dokazov, ki jih je zbrala, in njenih pregledov 9. novembra 2010 sprejela prvi sklep[5] v zvezi z 21 prevozniki.

Komisija v tem sklepu meni, da so prevozniki sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru (v nadaljevanju: Sporazum EGP) in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu s tem, da so usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za opravljanje storitev prevoza tovora. Vendar je Splošno sodišče navedeni sklep v celoti ali delno razglasilo za ničen zaradi protislovij v obrazložitvi.

Komisija je po teh sodbah o razglasitvi ničnosti s spornim sklepom ugotovila obstoj take enotne in trajajoče kršitve, s katero je 19 letalskih družb v obdobjih med letoma 1999 in 2006 usklajevalo svoje ravnanje pri določanju cen za opravljanje storitev prevoza tovora po vsem svetu, pri čemer so se dogovorile o uvedbi dodatnih taks za gorivo in varnosti ter o zavrnitvi plačila provizij. Tako jim je Komisija naložila popravne ukrepe in globe za njihovo sodelovanje pri tej kršitvi.

[1] V obravnavani zadevi družbe Air Canada, Air France-KLM, Société Air France (v nadaljevanju: Air France), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (v nadaljevanju: KLM), British Airways plc, Cargolux Airlines International SA (v nadaljevanju: Cargolux), Cathay Pacific Airways Ltd, Deutsche Lufthansa AG (v nadaljevanju: Lufthansa), Japan Airlines International Co. Ltd (v nadaljevanju: Japan Airlines), Latam Airlines Group SA in Lan Cargo SA, Martinair Holland NV (v nadaljevanju: Martinair), SAS Cargo Group in drugi (v nadaljevanju: SAS Cargo Group), Singapore Airlines Ltd in Singapore Airlines Cargo Pte Ltd (v nadaljevanju: Singapore Airlines) (v nadaljevanju skupaj: pritožnice).

[2] Sodbe z dne 30. marca 2022, Martinair Holland/Komisija (T-323/17, EU:T:2022:174), Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Komisija (T-325/17, EU:T:2022:176), Air Canada/Komisija (T-326/17, EU:T:2022:177), Cargolux Airlines/Komisija (T-334/17, EU:T:2022:178), Air France-KLM/Komisija (T-337/17, EU:T:2022:179), Air France/Komisija (T-338/17, EU:T:2022:180), Japan Airlines/Komisija (T-340/17, EU:T:2022:181), British Airways/Komisija (T-341/17, EU:T:2022:182), Deutsche Lufthansa in drugi/Komisija (T-342/17, EU:T:2022:183), Cathay Pacific Airways/Komisija (T-343/17, EU:T:2022:184), Latam Airlines Group in Lan Cargo/Komisija (T-344/17, EU:T:2022:185), Singapore Airlines in Singapore Airlines Cargo/Komisija (T-350/17, EU:T:2022:186).

[3] Sklep C(2017) 1742 final v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (Zadeva AT.39258 - Letalski prevoz tovora) (v nadaljevanju: sporni sklep).

[4] Sodba z dne 30. marca 2022, SAS Cargo Group in drugi/Komisija (T-324/17, EU:T:2022:175).

[5] Sklep komisije C(2010) 7694 final z dne z dne 9. novembra 2010 v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (Zadeva COMP/39258 – Letalski prevoz tovora).

Splošno sodišče, pri katerem so pritožnice vložile več tožb, s katerimi so v bistvu predlagale, naj se sporni sklep v celoti ali delno razglasi za ničen v delu, v katerem se nanaša nanje, in da se odpravi ali zniža znesek naložene globe, je zavrnilo tožbe družb Martinair, KLM, Cargolux, Air France-KLM, Air France, Lufthansa in Singapore Airlines. Splošno sodišče pa je sporni sklep razglasilo za delno ničen in globo znižalo glede na sodelovanje drugih pritožnic pri kršitvi.

Pritožnice so nato pri Sodišču zoper navedene sodbe vložile več pritožb.

Presoja Sodišča

Pritožnice v utemeljitev pritožb navajajo več pritožbenih razlogov, ki se nanašajo med drugim na:

1. pristojnost Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci v zvezi s storitvami prevoza tovora z letališč v tretjih državah in s prihodom na letališča v državah članicah Unije ali drugih državah EGP, ki niso članice Unije (v nadaljevanju: vstopne storitve prevoza tovora);

2. preizkus utemeljenosti spornega sklepa, ki ga je opravilo Splošno sodišče;

3. kršitve pravice do obrambe;

4. izvajanje neomejene pristojnosti Splošnega sodišča.

1) Pristojnost Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora

Sodišče je pojasnilo, da se Uredba št. 1/2003,[6] kakor je bila spremenjena z Uredbo št. 411/2004,[7] ker se nanaša na zračni prevoz „med“ Unijo in tretjimi državami, uporablja tako za zračni prevoz s krajem odhoda iz Unije v tretje države kot za zračni prevoz s krajem odhoda iz tretjih držav v Unijo, zato je zavrnilo pritožbene razloge, ki se nanašajo na nepristojnost Komisije za ugotovitev in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora.

V zvezi s tem je Sodišče opozorilo, da lahko Komisija ugotovi in sankcionira ravnanje, ki je bilo storjeno zunaj ozemlja Unije ali EGP, če se je to ravnanje izvajalo na tem ozemlju (v nadaljevanju: merilo izvajanja) ali če je bilo mogoče predvideti, da ima na tem ozemlju takojšen in znaten učinek (v nadaljevanju: merilo opredeljenih učinkov).

Medtem ko je Komisija v spornem sklepu menila, da sta ti merili v obravnavani zadevi izpolnjeni, se je Splošno sodišče omejilo na potrditev krajevne pristojnosti Komisije, pri čemer se je sklicevalo izključno na merilo opredeljenih učinkov.

V zvezi s tem je Sodišče najprej navedlo, da Splošno sodišče s tem, da je potrdilo pristojnost Komisije zgolj na podlagi merila „opredeljenih učinkov“, ni napačno uporabilo prava, ker sta to merilo in merilo izvajanja alternativna.

[6] Uredba Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov [101 in 102 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 205).

[7] Uredba Sveta (ES) št. 411/2004 z dne 26. februarja 2004 o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 3975/87 in o spremembi Uredbe (EGS) št. 3976/87 in Uredbe (ES) št. 1/2003 v zvezi z zračnimi prevozi med Skupnostjo in tretjimi državami (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 17).

Ker je več pritožnic Splošnemu sodišču poleg tega očitalo, da je iz opredelitve omejevalnega sporazuma kot „omejevanja konkurence zaradi cilja“ izpeljalo obstoj opredeljenih učinkov, je Sodišče nato pojasnilo, da ti očitki izhajajo iz napačnega razumevanja izpodbijane sodbe.

Sodišče je zavrnilo tudi očitke, s katerimi se Splošnemu sodišču očita, da je obrazložitev Komisije glede uporabe merila opredeljenih učinkov nadomestilo s svojo obrazložitvijo. V zvezi s tem je Sodišče opozorilo, da če se Splošno sodišče omeji na odgovor na trditve, navedene pred njim, in tako pojasni obrazložitev tega akta, ni mogoče šteti, da s svojo obrazložitvijo nadomesti obrazložitev avtorja tega akta. Poleg tega obstoja nezakonite nadomestitve obrazložitve ni mogoče dokazati niti z okoliščino, da so bili elementi, na podlagi katerih je Splošno sodišče lahko preverilo, ali je Komisija svojo ekstrateritorialno pristojnost utemeljila glede na merilo opredeljenih učinkov, izpeljani iz točk obrazložitve, ki niso del razdelka spornega sklepa v zvezi z mednarodno pristojnostjo Komisije.

Nazadnje, Sodišče je zavrnilo različne očitke, ki se nanašajo na to, da je Splošno sodišče pri nadzoru nad izvajanjem merila učinkov, ki jih je opredelila Komisija, napačno uporabilo pravo.

V zvezi s tem je Sodišče opozorilo, da mora Komisija na podlagi tega merila dokazati, da imajo zadevna ravnanja predvidljive, takojšnje in znatne učinke v Uniji ali, kot v obravnavani zadevi, v EGP.

V zvezi s predvidljivostjo zadevnih ravnanj je Sodišče na prvem mestu poudarilo, da je vsaka škoda, za katero morajo udeleženci kartela razumno pričakovati, da bo nastala, na podlagi splošnih življenjskih izkušenj – drugače kot pri škodi, nastali zaradi popolnoma neobičajnega spleta okoliščin – predvidljiva.

Ker pa dodatna taksa za gorivo, dodatna taksa za varnost in zavrnitev plačila provizij pomenijo tajna ravnanja horizontalnega določanja cen in ker lahko taka ravnanja še posebej vplivajo na konkurenco, je Sodišče ugotovilo, da je dokazano, da ta ravnanja povzročijo zvišanje skupne cene vstopnih storitev prevoza tovora. Iz tega sledi, da Splošnemu sodišču ni bilo treba konkretno preveriti učinka dodatnih taks na skupno prodajno ceno storitev prevoza tovora, prav tako pa mu ni bilo treba ugotoviti, ali in kako so špediterji to zvišanje cene dejansko prevalili na pošiljatelje, niti tega, ali in kako so ti pošiljatelji to zvišanje stroškov prevoza dejansko prevalili na potrošnike.

Splošno sodišče v skladu s splošnimi pravili za izvajanje dokazov prav tako ni obrnilo dokaznega bremena s tem, da je preučilo, ali so pritožnice predložile dokaze, na podlagi katerih bi bilo mogoče ovreči ugotovitev predvidljivosti učinkov zadevnih ravnanj v EGP.

V zvezi s takojšnjostjo učinkov zadevnih ravnanj je Sodišče na drugem mestu pojasnilo, da za izpolnitev tega pogoja zadostuje, da ima zadevno protikonkurenčno ravnanje lahko takojšen učinek v Uniji ali EGP.

V tem okviru je Sodišče med drugim zavrnilo očitke v zvezi z neobstojem takojšnjosti učinkov ravnanja pritožnic na konkurenco v EGP, saj so bili ti učinki odvisni od posredovanja drugih akterjev v vzročni verigi, in sicer špediterjev in pošiljateljev, ker to posredovanje objektivno izhaja iz zadevnega omejevalnega sporazuma glede na običajno delovanje trga.

V zvezi z znatnostjo učinkov zadevnih ravnanj je Sodišče na tretjem mestu zavrnilo očitke, v skladu s katerimi naj bi se Splošno sodišče oprlo na značilnosti spornega omejevalnega sporazuma, ki jih sporni sklep ni vseboval, da bi ugotovilo, da je učinek na cene uvoženega blaga znaten.

Poleg tega, ker je Komisija dokazala, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno glede na usklajevanje v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavano ločeno, Splošnemu sodišču ni bilo treba preučiti, ali je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno glede na učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote.

2) Preučitev utemeljenosti spornega sklepa

V zvezi z nadzorom Splošnega sodišča nad utemeljenostjo spornega sklepa nekatere pritožnice navajajo očitke, ki se nanašajo zlasti na:

(a) obstoj enotne in trajajoče kršitve ter njihovo sodelovanje pri njej;

(b) opredelitev zadevnih ravnanj kot omejevanje zaradi cilja;

(c) razglasitev le delne ničnosti spornega sklepa v zvezi z družbama Latam Airlines Group in Lan Cargo;

(d) zastaranje pristojnosti Komisije za sankcioniranje ravnanj v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica.

(a) Obstoj enotne in trajajoče kršitve ter sodelovanje pritožnic pri njej

Na prvem mestu, Sodišče je v zvezi z geografskim obsegom zadevnih ravnanj ugotovilo, da ni nobenega protislovja med izrekom spornega sklepa, v katerem je obseg zadevnega protikonkurenčnega ravnanja opredeljen kot svetoven, in obrazložitvijo tega sklepa, ki izključuje nekatere povezave Unija-tretje države. Razlikovati je namreč treba med pojmoma „ravnanje“, ki se nanaša na vsa dejstva, in pojmom „kršitev“, ki se nanaša na pravno opredelitev teh ravnanj. Poleg tega lahko ne glede na razloge, na katerih temelji odločba, ki jo je sprejela institucija Unije, le izrek te odločbe v povezavi z njegovo obrazložitvijo, na kateri ta izrek nujno temelji, povzroči pravne učinke.

Na drugem mestu, Sodišče je opozorilo, da za opredelitev različnih ravnanj kot enotne in trajajoče kršitve ni treba preveriti, ali se medsebojno dopolnjujejo tako, da je vsako od njih namenjeno spopadanju z eno ali več posledicami običajne konkurence, in z medsebojnim vplivanjem prispevajo k nastanku vseh protikonkurenčnih posledic, ki so jih želeli doseči njihovi storilci v okviru celovitega načrta, namenjenega doseganju enotnega cilja. Zato tudi če Komisija ne bi dokazala takega medsebojnega dopolnjevanja med spornimi sporazumi in ravnanji, kot trdijo nekatere pritožnice, ta opustitev sama po sebi ne more povzročiti napake pri njihovi opredelitvi kot enotne in trajajoče kršitve.

Na tretjem mestu, Sodišče je poudarilo, da je samo omejeno dopustilo možnost izključitve določenega protikonkurenčnega ravnanja s področja uporabe členov 101 in 102 PDEU v smislu, da je bilo to ravnanje podjetjem naloženo z nacionalno zakonodajo ali da je bila z njo odpravljena vsakršna možnost njihovega konkurenčnega ravnanja. Če nacionalno pravo tako samo spodbuja ali lajša odločitev podjetij za samostojno protikonkurenčno ravnanje, za ta podjetja še naprej

veljata člena 101 in 102 PDEU. Ker se ta sodna praksa uporablja tako za predpise držav članic kot za predpise tretjih držav, morajo zadevna podjetja dokazati, da jih nacionalna zakonodaja zadevnih tretjih držav ni spodbujala k zadevnemu ravnanju, ampak jih je k temu prisilila.

Na četrtem mestu, Sodišče je zavrnilo trditve pritožnic, s katerimi so izpodbijale njihovo sodelovanje pri enotni in trajajoči kršitvi, ki jo je sankcionirala Komisija.

V zvezi s tem je Sodišče med drugim opozorilo, da v zvezi s kršitvijo, ki je trajala več let, neobstoj neposrednega dokaza za določena obdobja o tem, da je podjetje izvajalo sporazum, ni ovira za ugotovitev sodelovanja tega podjetje pri tem sporazumu za ta obdobja, če taka ugotovitev temelji na objektivnih in skladnih indicih. V takem primeru lahko Splošno sodišče svojo presojo obstoja in trajanja protikonkurenčnega ravnanja ali protikonkurenčnega sporazuma opre na celovito presojo vseh upoštevnih dokazov in indicev, ki jih je predložila Komisija, med katerimi so med drugim posledice zadevnega protikonkurenčnega ravnanja.

Sodišče je poleg tega zavrnilo pritožbeni razlog družbe Air Canada, s katerim Splošnemu sodišču očita, da je napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da je odgovorna za povezave, na katerih ne opravlja letov ali na katerih letov ne sme opravljati, in sicer povezave znotraj EGP in Unija-Švica.

V zvezi s tem je Sodišče navedlo, da je iz ugotovitev Splošnega sodišča v izpodbijani sodbi razvidno, da je družba Air Canada s svojim ravnanjem nameravala prispevati k skupnim ciljem, za katere so si prizadevali vsi udeleženci, in da je vedela za kršitvena ravnanja, ki so jih predvidela ali izvajala druga podjetja, da bi dosegla iste cilje. Splošno sodišče je tako, ne da bi napačno uporabilo pravo, iz tega sklepalo, da je Komisija družbo Air Canada utemeljeno štela za odgovorno za enotno in trajajočo kršitev v delu, v katerem se je ta kršitev nanašala na povezave znotraj EGP in Unija-Švica, ne glede na to, ali je bila na teh povezavah potencialna konkurentka.

Na petem mestu, Sodišče je poudarilo, da čeprav mora Komisija zbrati dovolj natančne in skladne dokaze za utemeljitev prepričanja, da je bila kršitev storjena, Splošnemu sodišču sklepa Komisije ni treba razglasiti za ničnega zgolj zato, ker se je ta sklicevala na dejstva, ki niso neposredni dokazi o sodelovanju zadevnega podjetja pri očitani kršitvi. Zadostuje namreč, da Splošno sodišče preveri, kot je to storilo v obravnavani zadevi, ali so bili vsi preučeni elementi taki, da potrjujejo ugotovitev, da je zadevno podjetje sodelovalo pri enotni in trajajoči kršitvi. V zvezi s tem je Sodišče poleg tega pojasnilo, da lahko dokazi, ki se nanašajo na stike pred obdobjem kršitve ali na ravnanja, ki ne spadajo v pristojnost Komisije, potrdijo razlago drugih dokazov, ki se navezujejo na to obdobje, da bi se ta dejstva umestila v kontekst ali da bi se dokazala ponovitev nekaterih vrst ravnanj ali praks.

Na šestem in zadnjem mestu, Sodišče je zavrnilo pritožbeni razlog družbe Cargolux, v skladu s katerim naj bi Splošno sodišče kršilo načelo enakega obravnavanja s tem, da je potrdilo sodelovanje te družbe v delu kršitve, ki se je nanašal na zavrnitev plačila provizij, hkrati pa izključilo vpletenost družbe British Airways v zvezi s tem, ker ta prevoznika nista bila v primerljivih položajih, kar zadeva dokaze, uporabljene zoper njiju, da bi dokazala njuno sodelovanje pri navedenem sestavnem delu.

Prav tako odločitev Splošnega sodišča, da družbi Cargolux ne prizna znižanja globe, enakovrednega tistemu, ki je bilo priznano družbi SAS Cargo Group, ne more pomeniti kršitve načela enakega obravnavanja, saj je bila družba SAS Cargo Group upravičena do tega znižanja zaradi razglasitve ničnosti ugotovitve njenega sodelovanja pri delu kršitve, ki se je nanašal na zavrnitev plačila provizij.

(b) Opredelitev zadevnih ravnanj kot omejevanje zaradi cilja

Na prvem mestu, Sodišče je opozorilo, da je treba v skladu z ustaljeno sodno prakso za preučitev, ali je sporazum med podjetji ali sklep podjetniškega združenja tako škodljiv, da se šteje za omejevanje konkurence „zaradi cilja“ v smislu člena 101(1) PDEU, upoštevati vsebino njegovih določb, cilje, ki se želijo z njim uresničiti, ter pravni in gospodarski okvir, v katerega je umeščen. Vendar lahko Komisija pri tajnih sporazumih ali usklajenih ravnanjih, ki pomenijo posebej resne kršitve konkurence, kot je v obravnavani zadevi omejevalni sporazum o horizontalni določitvi cen, svojo analizo gospodarskega in pravnega okvira, v katerega je ravnanje umeščeno, omeji na to, kar se izkaže za nujno potrebno, da bi se ugotovil obstoj omejevanja konkurence zaradi cilja.

Na drugem mestu, Sodišče je zavrnilo trditev v zvezi s tem, da se je zadevno tajno dogovarjanje nanašalo le na del cene zadevnega proizvoda ali storitve, ker ta okoliščina nikakor ne dokazuje, da to ravnanje ni oblika usklajevanja, ki ga je treba že zaradi njegove narave šteti za škodljivo za delovanje običajne konkurence. Nasprotno, tako ravnanje že po svoji naravi povzroči zvišanje cen, kar negativno vpliva na razdelitev virov zlasti na škodo potrošnikov.

Trditev, da je bila zavrnitev plačila provizije legitimen odgovor letalskih družb na domnevno nezakonito ravnanje špediterjev, prav tako ni prepričljiva, saj morajo spoštovanje pravnih predpisov zagotoviti javni organi, in ne zasebna podjetja. Tako ta okoliščina, tudi če bi bila dokazana, nikakor ne bi mogla upravičiti kršitve člena 101 PDEU in še manj tajnega dogovarjanja, za katero je bilo ugotovljeno, da pomeni zadostno stopnjo škodljivosti za konkurenco, da ga je mogoče opredeliti kot omejevanje zaradi cilja.

(c) Razglasitev le delne ničnosti spornega sklepa v delu, v katerem se nanaša na družbi Latam Airlines Group in Lan Cargo

Splošno sodišče je s sodbo Latam Airlines Group in Lan Cargo/Komisija sporni sklep razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na sodelovanje družb Latam Airlines Group in Lan Cargo pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, ki se nanašata na dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, ker je Komisija napačno ugotovila, da je družba Lan Cargo vedela za ta sestavna dela kršitve.

Družbi Latam Airlines Group in Lan Cargo sta v utemeljitev pritožbe Splošnemu sodišču očitali, da je sporni sklep v zvezi z njima razglasilo za ničen le delno, čeprav bi morala napaka, ki jo je storila Komisija, privesti do razglasitve ničnosti tega sklepa v celoti.

V zvezi s tem je Sodišče opozorilo, da če se ugotovi, da Komisija ni pravno zadostno dokazala, da je podjetje pri udeležbi pri enem od protikonkurenčnih ravnanj, ki tvorijo enotno in trajajočo kršitev, vedelo za druga protikonkurenčna ravnanja drugih udeležencev kartela pri izpolnjevanju istih ciljev ali bi jih lahko razumno predvidelo in je bilo pripravljeno sprejeti tveganje, navedeno podjetje ni razbremenjeno odgovornosti za del ravnanj, za katera je dokazano, da je pri njih sodelovalo, ali za katera je to podjetje mogoče šteti za odgovorno. V tem primeru se mora sodišče Unije omejiti na razglasitev delne ničnosti sklepa Komisije, ki se izpodbija pred njim.

Iz tega sledi, da se o sodelovanju družbe Lan Cargo pri izmenjavah v zvezi z dodatno takso za gorivo ni podvomilo, zato Splošno sodišče s tem, da je sporni sklep razglasilo za zgolj delno ničen, ni storilo napak.

Poleg tega okoliščina, da Komisija ni dokazala, da je družba Lan Cargo vedela za izmenjave v zvezi z dodatno takso za varnost oziroma za izmenjave v zvezi z zavrnitvijo plačila provizij, ni mogla ovreči enotne in trajajoče narave ugotovljene kršitve, za katero pa odgovornosti ni bilo mogoče v celoti pripisati temu prevozniku.

(d) Zastaranje pristojnosti Komisije za sankcioniranje ravnanj v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica

Sodišče je zavrnilo tudi očitke, da bi moralo Splošno sodišče po uradni dolžnosti ugotoviti, da so pristojnosti Komisije za sankcioniranje ravnanj v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica v skladu s členom 25 Uredbe št. 1/2003 zastarale.

V zvezi s tem je Sodišče navedlo, da je iz besedila Uredbe št. 1/2003, njenega konteksta in ciljev, ki se z njo uresničujejo, razvidno, da so roki, določeni med drugim v členu 25 te uredbe, zastaralni roki. Iz ustaljene sodne prakse pa je razvidno, da sodišče Unije spoštovanja zastaralnega roka ne more preizkusiti po uradni dolžnosti, ampak ga mora uveljavljati zadevna stranka.

V tem okviru je Sodišče zavrnilo tudi trditev, da je treba razlog, ki se nanaša na zastaranje pristojnosti Komisije za sankcioniranje, enačiti z razlogom, ki se nanaša na nepristojnost Komisije, da pritožnicam naloži globe. Čeprav člen 25 Uredbe št. 1/2003 Komisiji nalaga, da določeno kršitev sankcionira v določenem roku, pa ni niti namen niti učinek te določbe, da se Komisiji odvzame pristojnost za sankcioniranje kršitev, ki niso tiste, na katere se nanaša zastaranje. Poleg tega Komisija, tudi če zaradi izteka zastaralnega roka nima več pristojnosti za sankcioniranje, ta ostane pristojna za ugotovitev zastarane kršitve, če izkaže pravni interes za sprejetje sklepa o ugotovitvi kršitve.

Po mnenju Sodišča se zadevne pritožnice ne morejo sklicevati niti na kršitev načela enakega obravnavanja v primerjavi z letalskimi prevozniki, ki so pred Splošnim sodiščem uspeli s trditvijo, da je ukrep Komisije delno zastaral, ker to različno obravnavanje izhaja izključno iz objektivne okoliščine, da se te pritožnice niso sklicevale na ta tožbeni razlog, čeprav bi to lahko storile.

Sodišče je poleg tega poudarilo, da zastaralni rok prav tako ni primerljiv s procesnimi roki, saj so bili procesni roki določeni zaradi zagotavljanja učinkovitega izvajanja sodne oblasti, zagotovitve jasnosti in varnosti pravnih položajev. To pa ne velja za zastaralni rok, katerega namen je predvsem zagotoviti varstvo zadevnih podjetij.

Poleg tega dejstvo, da bi bilo treba globe, naložene na podlagi člena 23(2) Uredbe št. 1/2003, opredeliti kot „kazenske“ v smislu člena 6 Evropske konvencije o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin, samo po sebi ne pomeni, da se z zastaranjem pristojnosti Komisije za sankcioniranje uresničuje cilj javnega interesa, ki presega zaščito zadevnih podjetij.

3) Kršitev pravice do obrambe

V zvezi s spoštovanjem pravice pritožnic do obrambe je Sodišče ugotovilo, da zgolj dejstvo, da Komisija ni omogočila popolnega in samodejnega dostopa do odgovorov drugih udeležencev pri omejevalnem sporazumu na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ne pomeni kršitve pravice zadevnih podjetij do obrambe, ki morajo predložiti prvi indic glede koristnosti dokumentov, ki jim niso bili posredovani, za svojo obrambo. V zvezi s tem je Sodišče opozorilo, da v upravnem postopku ni popolnega in samodejnega vpogleda v spis.

Sodišče je poleg tega navedlo, da Komisija ne krši pravice do obrambe podjetij, na katera je naslovljeno obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, in zlasti njihovo pravico do izjave glede mednarodne pristojnosti Komisije za sankcioniranje protikonkurenčnih ravnanj, ki so se zgodila zunaj ozemlja Unije ali EGP, zgolj zato, ker v tem obvestilu ni izrecno navedeno merilo, na katero se namerava Komisija opreti za sankcioniranje teh ravnanj, ker je v navedenem obvestilu pojasnjeno, da namerava Komisija podjetja, na katera je to obvestilo naslovljeno, sankcionirati zaradi kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP zaradi takih ravnanj, in ker so v njem navedeni bistveni elementi, ki jih pri tem namerava uporabiti.

4) Izvajanje neomejene pristojnosti Splošnega sodišča

Sodišče je v zvezi z izvajanjem neomejene pristojnosti Splošnega sodišča navedlo, da čeprav izvajanje te pristojnosti pri določitvi višine glob ne more privesti do diskriminacije med podjetji, ki so sodelovala pri kršitvi pravil o konkurenci, Splošno sodišče ne krši načela enakega obravnavanja, če zniža globo podjetju, katerega tožbeni razlog v zvezi s tem je bil sprejet, ne da bi podobno znižalo globo drugim podjetjem, ki so v primerljivem položaju, vendar tega tožbenega razloga pred njim niso navedla.

Sodišče pa je v zvezi z izračunom globe, naložene družbi SAS Cargo Group, ki ga je opravilo Splošno sodišče, ugotovilo, da je Splošno sodišče s tem, da je v osnovo za izračun te globe vključilo promet, ki ga je to podjetje ustvarilo z notranjimi povezavami, da bi zagotovilo enako obravnavanje z drugimi obtoženimi prevozniki, večkrat napačno uporabilo pravo pri izvajanju svoje neomejene pristojnosti. Natančneje, elementi, ki so mu bili predloženi, nikakor ne dokazujejo, da so imele vse obtožene letalske družbe, ki so izpodbijale sporni sklep, drugače kot družba SAS Cargo Group, v vrednost njihove prodaje, ki je bila uporabljena kot osnova za izračun njihovih glob, vključen morebitni promet, realiziran s povezavami, na katerih so se leti opravljali znotraj ene države članice EGP. Splošno sodišče tako ni imelo na voljo elementov, na podlagi katerih bi lahko z gotovostjo ugotovilo kršitev enakega obravnavanja, ki bi jo moralo odpraviti.

Zato je Sodišče delno razveljavilo sodbo Splošnega sodišča v zadevi SAS Cargo Group in drugi ter s tem, da je dokončno odločilo o tem sporu, tem podjetjem naložilo nižje globe, kot so bile naložene v izpodbijani sodbi.

Glede na vse navedeno pa je Sodišče zavrnilo vse druge pritožbe, ki so jih vložile letalske družbe, vpletene v omejevalni sporazum o „letalskem prevozu tovora“.