



Zbirka odločb sodne prakse

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“

V zadevi C-385/22 P,

zaradi pritožbe na podlagi člena 56 Statuta Sodišča Evropske unije, vložene 13. junija 2022,

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV s sedežem v Amstelveenu (Nizozemska), ki jo zastopata F. Brouwer in R. Wesseling, advocaten,

tožeča stranka,

druga stranka v postopku je

Evropska komisija, ki jo zastopajo A. Dawes in C. Zois, agenta, skupaj z B. Dohertyjem, BL,

tožena stranka na prvi stopnji,

SODIŠČE (peti senat),

v sestavi I. Jarukaitis (poročevalec), predsednik četrtega senata v funkciji predsednika petega senata, E. Regan in D. Gratsias, sodnika,

generalni pravobranilec: A. Rantos,

sodna tajnica: R. Stefanova-Kamisheva, administratorica,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 19. aprila 2024,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 5. septembra 2024

izreka naslednjo

* Jezik postopka: angleščina.

Sodbo

- 1 Družba Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (v nadaljevanju: KLM) s pritožbo predlaga razveljavitev sodbe Splošnega sodišča Evropske unije z dne 30. marca 2022, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Komisija (T-325/17, EU:T:2022:176; v nadaljevanju: izpodbijana sodba), s katero je navedeno sodišče zavrnilo njeno tožbo za, primarno, razglasitev ničnosti Sklepa Komisije C(2017) 1742 final z dne 17. marca 2017 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) v delu, v katerem se nanaša nanjo, in za, podredno, razglasitev delne ničnosti tega sklepa in znižanje zneska globe, ki ji je bila s tem sklepom naložena.

Pravni okvir

Sporazum ES-Švica o zračnem prometu

- 2 Sporazum med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu, podpisan v Luxembourg 21. junija 1999 in odobren v imenu Evropske skupnosti s Sklepom Sveta, in glede sporazuma o znanstvenem in tehnološkem sodelovanju, Komisije z dne 4. aprila 2002 o sklenitvi sedmih sporazumov s Švicarsko konfederacijo (2002/309/ES, Euratom) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 11, zvezek 41, str. 94, in popravek v UL 2015, L 210, str. 38) (v nadaljevanju: Sporazum ES-Švica o zračnem prometu), je začel veljati 1. junija 2002. Člena 8 in 9 tega sporazuma *mutatis mutandis* ustrezata členoma 101 in 102 PDEU.
- 3 Člen 11 navedenega sporazuma določa:

„1. Uporabljajo se določbe členov 8 in 9 [...] [Člena 8 in 9 uporabljajo] institucije Skupnosti v skladu z zakonodajo Skupnosti, kot je določeno v Prilogi tega sporazuma, pri čemer se upošteva potreba po tesnem sodelovanju med institucijami Skupnosti in švicarskimi oblastmi.

2. Švicarske oblasti v skladu s členoma 8 in 9 odločajo o dopustnosti vseh sporazumov, odločitev in usklajenih ravnanj [...] v zvezi z linijami med Švico in tretjimi državami.“

Pogodba DEU

- 4 Člen 101(1) PDEU določa:

„Kot nezdružljivi z notranjim trgom so prepovedani vsi sporazumi med podjetji, sklepi podjetniških združenj in usklajena ravnanja, ki bi lahko prizadeli trgovino med državami članicami in katerih cilj oziroma posledica je preprečevanje, omejevanje ali izkrivljanje konkurence na notranjem trgu, zlasti tisti, ki:

 - (a) neposredno ali posredno določajo nakupne ali prodajne cene ali druge pogoje poslovanja;
 - (b) omejujejo ali nadzorujejo proizvodnjo, trge, tehnični razvoj ali naložbe;
 - (c) določajo razdelitev trgov in virov nabave;

[...].“

Sporazum EGP

- 5 Člen 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru z dne 2. maja 1992 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 11, zvezek 52, str. 3; v nadaljevanju: Sporazum EGP) *mutatis mutandis* ustreza členu 101 PDEU.

Dejansko stanje in sporni sklep

- 6 Dejansko stanje in sporni sklep, kot sta navedena v točkah od 1 do 58 izpodbijane sodbe, je za ta postopek mogoče povzeti, kot sledi.
- 7 Družba KLM je letalski prevoznik. Opravlja dejavnosti na trgu storitev letalskega prevoza tovora prek svojega oddelka KLM Cargo.
- 8 Letalske družbe v sektorju prevoza tovora zagotavljajo prevoz tovora po zračni poti (v nadaljevanju: prevozniki). Ti prevozniki praviloma opravljajo storitve prevoza tovora za špediterje, ki organizirajo prevoz zadevnega tovora v imenu pošiljateljev. V zameno ti špediterji prevoznikom plačajo ceno, ki je po eni strani sestavljena iz tarif, izračunanih na kilogram, in po drugi strani iz različnih dodatnih taks.

Upravni postopek

- 9 Evropska komisija je 7. decembra 2005 prejela prošnjo za imuniteto na podlagi svojega obvestila o imuniteti pred globami in zmanjševanju glob v primerih kartelov (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 155), ki so jo vložile družba Deutsche Lufthansa AG in njeni hčerinski družbi, Lufthansa Cargo AG in Swiss International Air Lines AG. Glede na to prošnjo so med več prevozniki obstajali protikonkurenčni stiki, ki so se nanašali na sestavne dele cene storitev, ki se opravljajo na trgu letalskega prevoza tovora, in sicer na uvedbo dodatnih taks, imenovanih dodatna taksa za „gorivo“ in dodatna taksa za „varnost“, ter na zavrnitev teh prevoznikov, da špediterjem plačajo provizijo od teh dodatnih taks (v nadaljevanju: zavrnitev plačila provizij).
- 10 Komisija je 14. in 15. februarja 2006 opravila nenapovedane preglede v prostorih več prevoznikov.
- 11 Po teh pregledih je več prevoznikov, med katerimi je bila družba KLM, vložilo prošnjo za imuniteto na podlagi obvestila o imuniteti pred globami in zmanjševanju glob v primerih kartelov, navedenega v točki 9 te sodbe.
- 12 Komisija je 19. decembra 2007 27 prevoznikom, med katerimi je bila družba KLM, poslala obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki so nato predložili pisne pripombe. Zaslišanje je potekalo od 30. junija do 4. julija 2008.

Prvotni sklep

- 13 Komisija je 9. novembra 2010 sprejela Sklep C(2010) 7694 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 COMP/39258 – Letalski prevoz tovora) (v nadaljevanju: prvotni sklep). Ta sklep je bil naslovljen na 21 prevoznikov, med katerimi je bila tudi družba KLM.
- 14 V obrazložitvi navedenega sklepa je bilo navedeno, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za storitve prevoza tovora tako, da so se dogovorili o dodatni taksi za gorivo, dodatni taksi za varnost in zavrnitvi plačila provizij, ter da so s tem sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, ki je obsegala ozemlje Evropskega gospodarskega prostora (EGP) in Švice.

Sodbe z dne 16. decembra 2015

- 15 Splošno sodišče je s sodbo z dne 16. decembra 2015, Koninklijke Luchtvaart Maatschappij/Komisija (T-28/11, EU:T:2015:995), prvotni sklep razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na družbo KLM. Splošno sodišče je z dvanajstimi drugimi sodbami z istega dne ta sklep prav tako v celoti ali delno razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na dvanajst drugih prevoznikov ali skupin prevoznikov.
- 16 Splošno sodišče je presodilo, da je navedeni sklep pomanjkljivo obrazložen.

Sporni sklep

- 17 Komisija je 20. maja 2016 prevoznikom iz prvotnega sklepa, ki so pri Splošnem sodišču vložili tožbo zoper ta sklep, poslala dopis, v katerem jih je obvestila, da namerava ponovno sprejeti sklep o ugotovitvi, da so sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu pri vseh povezavah, navedenih v tem prvotnem sklepu. Naslovnikom je bil določen rok enega meseca za predložitev pripomb. To možnost so izkoristili vsi.
- 18 Komisija je 17. marca 2017 sprejela sporni sklep, ki je naslovljen na 19 prevoznikov, med katerimi je tudi družba KLM.
- 19 V spornem sklepu je navedeno, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za storitve prevoza tovora po vsem svetu z dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij (v nadaljevanju: sporni omejevalni sporazum), s čimer so storili enotno in trajajočo kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.
- 20 Komisija je v razdelku 4 tega sklepa, naslovljenem „Opis dejstev“, med drugim navedla, da je preiskava razkrila omejevalni sporazum na svetovni ravni, ki je temeljil na mreži dvostranskih in večstranskih stikov med konkurenti v daljšem obdobju v zvezi z ravnanjem, za katero so se odločili, ga predvideli ali načrtovali glede različnih elementov cen za storitve prevoza tovora, navedenimi v prejšnji točki. Komisija je poudarila, da je bil skupni cilj te mreže stikov usklajevanje ravnanja konkurentov pri določanju cen ali zmanjšanje negotovosti glede njihove cenovne politike. Komisija je nato opisala stike v zvezi z dodatno takso za gorivo, dodatno takso

za varnost in zavrnitvijo plačila provizij ter presojala dokaze o dejanskem stanju, ki se nanašajo, prvič, na sporni omejevalni sporazum kot celoto, in drugič, na vsakega od naslovnikov navedenega sklepa.

- 21 Komisija je v razdelku 5 spornega sklepa, naslovljenem „Uporaba upoštevnihi pravil o konkurenci“, za dejansko stanje v obravnavani zadevi uporabila člen 101 PDEU, pri čemer je pojasnila, da je treba sklicevanja na ta člen razumeti tudi kot sklicevanja na člen 53 Sporazuma EGP in člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, saj se te določbe uporabljajo *mutatis mutandis*, razen če ni določeno drugače.
- 22 V zvezi s tem je Komisija, kar zadeva njeno pristojnost, preučila meje svoje časovne in krajevne pristojnosti za ugotovitev in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci v obravnavani zadevi.
- 23 Po eni strani je Komisija v točkah od 822 do 832 obrazložitve spornega sklepa, ki sestavljajo podrazdelek 5.2 tega sklepa, naslovljen „Pristojnost Komisije“, v bistvu navedla, da ne bo uporabila, prvič, člena 101 PDEU za sporazume in ravnanja pred 1. majem 2004 v zvezi s povezavami med letališči v Evropski uniji in letališči zunaj EGP (v nadaljevanju: povezave Unija-tretje države), drugič, člena 53 Sporazuma EGP za sporazume in ravnanja pred 19. majem 2005 v zvezi s povezavami Unija-tretje države ter povezavami med letališči v državah, ki so pogodbenice Sporazuma EGP in niso članice Unije, in letališči v tretjih državah (v nadaljevanju: povezave EGP brez povezav Unija-tretje države; skupaj s povezavami Unija-tretje države v nadaljevanju: povezave EGP-tretje države), in, nazadnje, člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu za sporazume in ravnanja pred 1. junijem 2002 v zvezi s povezavami med letališči v Uniji in letališči v Švici (v nadaljevanju: povezave Unija-Švica). Komisija je v točki 832 obrazložitve navedenega sklepa pojasnila, da namen tega sklepa „nikakor ni ugotoviti kakršno koli kršitev člena 8 Sporazuma [ES-Švica o zračnem prometu] v zvezi s storitvami prevoza tovora [med] Švico [in] tretjimi državami“.
- 24 Po drugi strani je Komisija v točkah od 1036 do 1046 obrazložitve spornega sklepa, ki sestavljajo podrazdelek 5.3.8 tega sklepa, naslovljen „Uporaba člena 101 [PDEU] in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne zračne povezave“, navedla razloge, zaradi katerih je zavrnila trditve več obtoženih prevoznikov, da naj bi prekoračila meje svoje krajevne pristojnosti glede na pravila mednarodnega javnega prava s tem, da je ugotovila in sankcionirala kršitev teh dveh določb pri povezavah s krajem odhoda iz tretjih držav in krajem prihoda v EGP (v nadaljevanju: vstopne povezave; kadar gre za storitve prevoza tovora, ponujene na teh povezavah: vstopne storitve prevoza tovora).
- 25 Natančneje, Komisija je v točki 1045 obrazložitve navedenega sklepa navedla, da imajo lahko protikonkurenčna ravnanja v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora „takojšnje, znatne in predvidljive učinke v Uniji in EGP, saj lahko večji stroški zračnega prevoza v EGP in torej višje cene uvoženega blaga po svoji naravi vplivajo na potrošnike v EGP“. Komisija je dodala, da so v obravnavani zadevi ta ravnanja lahko imela take učinke tudi na storitve letalskega prevoza tovora drugih prevoznikov v EGP, in sicer med vozlišči („hubs“) v EGP, ki jih uporabljajo prevozniki iz tretjih držav, in letališči v EGP, kamor so te pošiljke namenjene in na katera prevoznik iz tretje države ne leti.
- 26 Poleg tega je Komisija v točki 1046 obrazložitve tega sklepa navedla, da se je sporni omejevalni sporazum „izvajal po vsem svetu“, da so bili dogovori v zvezi z vstopnimi povezavami sestavni del enotne in trajajoče kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP ter da je bila enotna uporaba dodatnih taks na svetovni ravni ključni element tega omejevalnega sporazuma.

- 27 Podrazdelek 5.3 spornega sklepa, ki se nanaša na uporabo člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu v obravnavani zadevi, vsebuje točke od 833 do 1052 obrazložitve tega sklepa. Prvič, Komisija je v točki 846 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje ali vplivali na določanje cen, „kar navsezadnje pomeni določanje cen v zvezi z“ dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in plačilom provizije špediterjem od dodatnih taks. V točki 861 obrazložitve navedenega sklepa je Komisija ugotovila, da „splošni sistem usklajevanja ravnanja pri določanju cen za storitve prevoza tovora“, razkrit z njeno preiskavo, potrjuje obstoj „zapletene kršitve, ki jo sestavljajo različna ravnanja, ki jih je mogoče opredeliti bodisi kot sporazum bodisi kot usklajeno ravnanje in v okviru katerih so konkurenti tveganja konkurence zavestno nadomestili s praktičnim medsebojnim sodelovanjem“.
- 28 Drugič, Komisija je v točki 869 obrazložitve spornega sklepa ugotovila, da „zadevno ravnanje pomeni enotno in trajajočo kršitev člena 101 [PDEU]“, pri čemer je v točkah od 870 do 902 obrazložitve tega sklepa pojasnila, da so zadevni dogovori sledili enotnemu protikonkurenčnemu cilju, ki je oviranje konkurence v sektorju prevoza tovora v EGP, da so se ti dogovori nanašali na storitve prevoza tovora in določanje njihovih cen, da so se nanašali na ista podjetja, da so bili enotni in trajajoči ter da so se nanašali na tri sestavne dele, in sicer na dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij. V tem okviru je Komisija v točki 881 obrazložitve tega sklepa navedla, da je bila družba KLM vpletena v te tri sestavne dele.
- 29 Tretjič, Komisija je v točki 903 obrazložitve navedenega sklepa navedla, da je bil cilj zadevnega protikonkurenčnega ravnanja omejevanje konkurence vsaj v Uniji, EGP in Švici. V točki 917 obrazložitve tega sklepa je Komisija v bistvu dodala, da zato ni treba upoštevati konkretnih učinkov tega ravnanja.
- 30 Četrtrič, Komisija je v točkah od 972 do 1021 obrazložitve spornega sklepa preučila ureditve sedmih tretjih držav, v zvezi s katerimi je več obtoženih prevoznikov zatrjevalo, da jim nalagajo dogovarjanje o dodatnih taksah, s čimer jim je bila onemogočena uporaba upoštevanih pravil o konkurenci. Komisija je menila, da ti prevozniki niso dokazali, da so ravnali pod prisilo teh tretjih držav.
- 31 Petič, Komisija je v točkah od 1024 do 1035 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da bi enotna in trajajoča kršitev lahko znatno vplivala na trgovino med državami članicami, med pogodbenicami Sporazuma EGP in med pogodbenicami Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.
- 32 Razdelek 7 spornega sklepa, naslovljen „Trajanje kršitve“, vsebuje točke od 1146 do 1169 obrazložitve tega sklepa. Kot je razvidno iz točke 1146 obrazložitve navedenega sklepa, je Komisija ugotovila, da se je sporni omejevalni sporazum začel 7. decembra 1999 in je trajal do 14. februarja 2006. V tej točki 1146 obrazložitve je Komisija pojasnila, da so se s tem omejevalnim sporazumom kršili:
- člen 101 PDEU od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz med letališči v Uniji;
 - člen 101 PDEU od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah Unija-tretje države;
 - člen 53 Sporazuma EGP od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz med letališči v EGP;

- člen 53 Sporazuma EGP od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah EGP brez povezav Unija-tretje države;
 - člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah Unija-Švica.
- 33 Komisija je v točki 1169 obrazložitve tega sklepa navedla, da je pri družbi KLM kršitev trajala od 21. decembra 1999 do 14. februarja 2006.
- 34 Komisija je v razdelku 8 spornega sklepa preučila korektivne ukrepe, ki jih je treba sprejeti, in globe, ki jih je treba naložiti, pri čemer se je sklicevala na Smernice o načinu določanja glob, naloženih v skladu s členom 23(2)(a) Uredbe št. 1/2003 (UL 2006, C 210, str. 2).
- 35 Členi 1, 3 in 4 izreka spornega sklepa določajo:

„Člen 1

Naslednja podjetja so s tem, da so usklajevala svoje ravnanje pri določanju cen za storitev letalskega prevoza tovora po vsem svetu, kar zadeva dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in plačilom provizije od dodatnih taks, storila naslednjo enotno in trajajočo kršitev člena 101 [PDEU], člena 53 [Sporazuma EGP] in člena 8 [Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu] glede naslednjih povezav in v naslednjih obdobjih.

1. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP, kar zadeva povezave med letališči v EGP v teh obdobjih:

[...]

(d) družba [KLM] od 21. decembra 1999 do 14. februarja 2006;

[...]

2. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU, kar zadeva povezave [Unija-tretje države] v teh obdobjih:

[...]

(d) družba [KLM] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;

[...]

3. Ta podjetja so kršila člen 53 PDEU Sporazuma EGP, kar zadeva povezave [EGP brez povezav Unija-tretje države] v teh obdobjih:

[...]

(d) družba [KLM] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;

[...]

4. Ta podjetja so kršila člen 8 Sporazuma [ES-Švica] o zračnem prometu, kar zadeva povezave [Unija-Švica] v teh obdobjih:

[...]

(d) družba [KLM] od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006;

[...]

Člen 3

Za enotno in trajajočo kršitev iz člena 1 tega sklepa [...] se naložijo te globe:

[...]

(c) družbi [KLM]: 2.720.000 EUR;

(d) družbama [KLM] in Air France-KLM solidarno: 124.440.000 EUR;

[...]

Člen 4

Podjetja iz člena 1 nemudoma prenehajo enotno in trajajočo kršitev iz navedenega člena, če tega še niso storila.

Vzdržijo se tudi ponovitve katerega koli dejanja ali ravnanja, ki ima enak ali podoben cilj ali učinek.“

Postopek pred Splošnim sodiščem in izpodbijana sodba

- 36 Družba KLM je 29. maja 2017 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila tožbo, s katero je predlagala, primarno, razglasitev ničnosti spornega sklepa v celoti v delu, v katerem se nanaša nanjo, podredno, razglasitev ničnosti člena 1(2)(d) in (3)(d) tega sklepa v delu, v katerem jo je Komisija štela za odgovorno za kršitev v zvezi z vstopnimi povezavami, ter razglasitev ničnosti člena 1(1)(d), (2)(d), (3)(d) in (4)(d) ter člena 3(c) in (d) navedenega sklepa v delu, v katerem je Komisija ugotovila, da je enotna in trajajoča kršitev vključevala zavrnitev plačila provizij, in, prav tako podredno, znižanje zneska globe, ki ji je bila naložena v členu 3(c) in (d) tega sklepa.
- 37 Družba KLM je v utemeljitev te tožbe navedla štiri tožbene razloge za razglasitev ničnosti in sedem trditev za znižanje zneska globe, ki ji je bila naložena.
- 38 Med temi tožbenimi razlogi se je drugi nanašal na nepristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora. Splošno sodišče je poleg tega po uradni dolžnosti preizkusilo razlog, v skladu s katerim Komisija, kar zadeva Sporazumom ES-Švica o zračnem prometu, ni pristojna za ugotovitev in sankcioniranje kršitve člena 53 Sporazuma EGP za povezave med letališči v državah pogodbenicah Sporazuma EGP, ki niso članice Unije, in letališči v Švici (v nadaljevanju: povezave EGP brez povezav Unija-Švica).
- 39 Pet trditev v utemeljitev predloga družbe KLM za znižanje zneska globe je ustrezalo trditvam, navedenim v utemeljitev njenim predlogom za razglasitev ničnosti, v delu, v katerem so bile upoštevne za izvajanje neomejene pristojnosti Splošnega sodišča, pri čemer je družba KLM v odgovor na ukrepe procesnega vodstva Splošnega sodišča v zvezi z razlogom, ki ga je navedeno sodišče preizkusilo po uradni dolžnosti, navedla dve dodatni trditvi.
- 40 Ta zadeva je bila s sklepom z dne 1. julija 2019 združena z zadevo T-323/17, Martinair Holland/Komisija, za ustni del postopka.

- 41 Splošno sodišče je z izpodbijano sodbo zavrnilo vse te tožbene razloge, vključno z razlogom, ki ga je preizkusilo po uradni dolžnosti. Vendar je Splošno sodišče v okviru zadnjenavedenega razloga ugotovilo, da je Komisija priznala, da je pri določanju glob v vrednost prodaje mogoče, da je „nenamerno“ vključila promet, ki so ga nekateri obtoženi prevozniki ustvarili s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica v zadevnem obdobju, pri čemer je ugotovila, da to vpliva le na prihodke, ki jih je treba upoštevati pri izračunu osnovnega zneska teh glob.
- 42 Kar zadeva znesek globe, je Splošno sodišče ugotovilo, da je treba iz celotne vrednosti prodaje, ki jo je družba KLM dosegla v letu 2005, izključiti vrednost prihodkov, ustvarjenih s povezavami EGP brez povezav Unija-Švica, zaradi njegovega razloga, ki ga je preizkusilo po uradni dolžnosti, in v skladu s četrto trditvijo družbe KLM. Vendar je Splošno sodišče ugotovilo, da ni mogoče sprejeti nobene od trditev, ki jih je navedla KLM v utemeljitev svojega predloga za znižanje globe, in da je treba zavrniti tudi predlog Komisije za odvzem ugodnosti znižanja, odobrenega zaradi olajševalnih okoliščin. Splošno sodišče je na podlagi svoje neomejene pristojnosti določilo končni znesek globe, ki jo je treba naložiti družbi KLM, v višini 127.160.000 EUR, za katere plačilo je solidarno odgovorna z družbo Air France-KLM, in sicer v višini 124.440.000 EUR in samo v višini 2.720.000 EUR iz naslova njenega sodelovanja pri enotni in trajajoči kršitvi pred 5. majem 2004, ko je družba Société Air France SA pridobila nadzor nad njo. Ker so bili ti zneski enaki zneskom, določenim v spornem sklepu, je Splošno sodišče zavrnilo predloge družbe KLM za spremembo zneska globe.

Predlogi strank v pritožbenem postopku

- 43 Družba KLM s pritožbo Sodišču predlaga, naj:
- razveljavi izpodbijano sodbo v delu, v katerem je v njej ugotovljeno, da ima Komisija jurisdikcijo za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora na povezavah EGP-tretje države;
 - sporni sklep razglasi za ničen v celoti ali, podredno, ta sklep razglasi za ničen v delu, v katerem je v njem ugotovljeno, da je družba KLM kršila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP glede vstopnih storitev prevoza tovora na povezavah EGP-tretje države, in
 - v vsakem primeru Komisiji naloži plačilo stroškov, vključno s stroški, ki so družbi KLM nastali pred Splošnim sodiščem.
- 44 Komisija Sodišču predlaga, naj:
- pritožbo zavrne in družbi KLM naloži plačilo stroškov;
 - podredno, če bi Sodišče pritožbi ugodilo, zadevo vrne v razsojanje Splošnemu sodišču in pridrži odločitev o stroških.

Pritožba

- 45 Družba KLM v utemeljitev pritožbe navaja en sam pritožbeni razlog, s katerim trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo in kršilo svojo obveznost obrazložitve, ker je ugotovilo, da vstopne storitve prevoza tovora spadajo na področje uporabe člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP.

- 46 Ta pritožbeni razlog je sestavljen iz štirih delov. Družba KLM s prvim delom trdi, da je Splošno sodišče kršilo obveznost obrazložitve, napačno uporabilo pravo in kršilo zgoraj navedeni določbi s tem, da je štelo, da imajo vstopne storitve prevoza tovora v EGP upoštevne učinke za ugotovitev pristojnosti Komisije. Z drugim delom družba KLM trdi, da je Splošno sodišče s tem, da je presodilo, da imajo ravnanja v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora verjetne učinke v EGP, storilo isti kršitvi in tudi napačno uporabilo pravo. S tretjim delom družba KLM trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je obrazložitev Komisije nadomestilo s svojo in nezakonito prevladalo dokazno breme za ugotovitev, da imajo ravnanja v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora opredeljene učinke v EGP. S četrtnim delom družba KLM trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo in kršilo navedeni določbi s tem, da je ugotovilo, da lahko dejstvo, da gre za enotno in trajajočo kršitev, razširi pristojnost Komisije na ravnanja, ki so se zgodila zunaj EGP.

Prvi del: obstoj upoštevnihi učinkov v EGP, na podlagi katerih je mogoče ugotoviti pristojnost Komisije glede vstopnih storitev prevoza tovora

Trditve strank

- 47 Družba KLM trdi, da je Splošno sodišče, da bi dokazalo obstoj dovolj tesne povezave z EGP kljub ugotovitvi iz točke 150 izpodbijane sodbe, v skladu s katero skoraj vsa prodaja vstopnih storitev prevoza tovora poteka zunaj EGP, v točki 152 te sodbe predpostavilo, da bi lahko zadevne dodatne takse vplivale ne samo na skupno ceno, zaračunano špediterjem, ampak sekundarno tudi na cene, ki jih špediterji za svoje storitve zaračunavajo svojim strankam, če ti špediterji v ceno svojih paketov storitev vključijo morebitne dodatne stroške, ki so posledica zadevnega omejevalnega sporazuma. Iz tega naj bi Splošno sodišče v točki 153 navedene sodbe sklepalo, da bi lahko zvišanje teh cen vplivalo tudi na tarife, ki jih pošiljatelji, ki kupujejo storitve od špediterjev, uporabljajo za blago, poslano končnim strankam v EGP.
- 48 Vendar naj taki učinki ne bi bili niti dokazani niti dovolj upoštevni, da bi imeli opredeljene učinke v smislu sodbe z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632). Ti učinki naj bi bili namreč odvisni od samostojne in domnevne odločitve špediterjev in pošiljateljev, da dodatne stroške prevladajo na svoje stranke, ne da bi od družbe KLM prejeli spodbudo za kakršno koli ravnanje v EGP. V zadevi, v kateri je bila izdana navedena sodba, pa naj bi na konkurenco vplivala namerna posledica zgolj ravnanja družbe Intel Corporation Inc. Poleg tega naj v obravnavani zadevi ne bi šlo za svetovni trg, ampak za več lokalnih trgov, konkurenca za vstopne storitve prevoza tovora pa naj ne bi potekala v EGP.
- 49 Poleg tega naj učinki podražitve blaga, uvoženega v EGP, tudi če bi bili verjetni, ne bi bili takojšnji in torej niso dovolj povezani z ravnanjem zunaj EGP, da bi bilo mogoče dokazati zadostno povezavo z EGP. Če se sprejme pristop Splošnega sodišča, bi lahko imelo vsako ravnanje zunaj EGP v vrednostni verigi svetovne razsežnosti učinek v EGP. Tako široka razlaga merila, ki temelji na opredeljenih učinkih protikonkurenčnih ravnanj v Uniji (v nadaljevanju: merilo opredeljenih učinkov), bi temu merilu v okviru globaliziranih gospodarstev in distribucijskih omrežij odvzela smisel.

- 50 Zato naj bi Splošno sodišče napačno uporabilo pravo s tem, da je presodilo, da posredni in vsekakor neznatni učinki zadostujejo za ugotovitev opredeljenih učinkov, ki se zahtevajo na notranjem trgu. Poleg tega naj bi Splošno sodišče kršilo obveznost obrazložitve, ker se je oprlo na vrsto domnevnih in špekulativnih učinkov, ki jih torej ni mogoče preveriti, namesto da bi dokazalo obstoj zadostne in takojšnje povezave med zadevnimi ravnanji in EGP.
- 51 V nasprotju s tem, kar trdi Komisija, naj bi bil ta del dopusten, saj se z njim ne izpodbijajo dejstva, ampak pravna opredelitev zatrjevanih učinkov, na podlagi katerih je Splošno sodišče ugotovilo obstoj opredeljenih učinkov.
- 52 Komisija trdi, da je treba ta del zavrniti, ker ni dopusten v delu, v katerem se nanaša na presojo dejanskega stanja, ki jo je opravilo Splošno sodišče, v preostalem pa ni utemeljen.

Presoja Sodišča

- 53 Na prvem mestu, opozoriti je treba, da se z merilom opredeljenih učinkov – tako kot z merilom, ki temelji na kraju izvajanja protikonkurenčnih ravnanj – uresničuje cilj zajeti ravnanja, ki sicer niso bila sprejeta na ozemlju Unije ali, odvisno od primera, EGP, vendar je mogoče njihove protikonkurenčne posledice občutiti na trgu Unije oziroma EGP. Merilo opredeljenih učinkov tako omogoča utemeljitev uporabe konkurenčnega prava Unije ali EGP z vidika mednarodnega javnega prava, kadar je mogoče predvideti, da bo imelo zadevno ravnanje takojšen in znaten učinek v Uniji ali EGP. V zvezi s tem za izpolnitev pogoja, ki se nanaša na zahtevo po predvidljivosti, zadošča, da se upoštevajo verjetni učinki ravnanja na konkurenco. Poleg tega za izpolnitev zahteve, da mora imeti zadevno ravnanje takojšnje učinke, zadostuje, da ima zadevno ravnanje „lahko“ takojšen učinek v Uniji ali EGP (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točke 45, 49, 51 in 52).
- 54 Tako mora Komisija, kot trdi družba KLM, za dokaz, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, dokazati, da imajo zadevna ravnanja predvidljive, takojšnje in znatne učinke v Uniji ali, kot v obravnavani zadevi, v EGP, kar so merila, na katere je Splošno sodišče poleg tega opozorilo v točkah 133 in 154 izpodbijane sodbe. Vendar v nasprotju s tem, kar družba KLM trdi v svojih trditvah, navedenih v tem delu edinega pritožbenega razloga, se Splošno sodišče v točkah 152 in 153 izpodbijane sodbe s tem, da je ugotovilo, da zgolj posredni – ne takojšnji in špekulativni učinki in vsekakor neznatni – zadostujejo za opredelitev obstoja opredeljenih učinkov v smislu sodne prakse, navedene v prejšnji točki te sodbe, ni oddaljilo od tega merila.
- 55 Kot je razvidno iz skupne razlage točk 128, 129, 132 in od 145 do 154 izpodbijane sodbe, sta navedeni točki 152 in 153 del analize Splošnega sodišča v zvezi s presojo upoštevnosti prvega razloga, na katerega se je Komisija oprla v točki 1045 obrazložitve spornega sklepa, da bi utemeljila svojo ugotovitev, da je bilo merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno. Ta razlog je vključeval „večj[e] strošk[e] zračnega prevoza v EGP in torej višje cene uvoženega blaga[, ki] po svoji naravi lahko vplivajo na potrošnike v EGP“ (v nadaljevanju: učinek na cene uvoženega blaga), kar je razlog, na katerega se je Splošno sodišče sklicevalo kot na „zadevni učinek“ in v zvezi s katerim je družba KLM trdila, da ne spada med učinke spornega ravnanja, ki jih je Komisija utemeljeno upoštevala pri uporabi merila opredeljenih učinkov.
- 56 Ker se točki 152 in 153 izpodbijane sodbe torej ne nanašata na vprašanje, ali je bil učinek na cene uvoženega blaga predvidljiv, znaten in takojšen, ni mogoče šteti, da je Splošno sodišče v teh točkah ugotovilo, da posredni, ne takojšnji, špekulativni in vsekakor neznatni učinki, zadostujejo za

ugotovitev obstoja opredeljenih učinkov v EGP. Ker prvi del trditev, navedenih v utemeljitev tega dela pritožbenega razloga, tako temelji na napačnem razumevanju izpodbijane sodbe, ga je treba zavrnilo kot neutemeljenega.

- 57 Na drugem mestu, v delu, v katerem družba KLM izpodbija presojo Splošnega sodišča, kot je navedena v točkah 152 in 153 izpodbijane sodbe, v skladu s katero je imelo sporno ravnanje učinek na cene uvoženega blaga, je treba opozoriti, da je v skladu s členom 256(1), drugi pododstavek, PDEU in členom 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije pritožba omejena na pravna vprašanja.
- 58 Kadar tako Splošno sodišče ugotovi ali presodi dejstva, je Sodišče pristojno le, da na podlagi člena 256 PDEU opravi nadzor nad pravno opredelitvijo teh dejstev in nad pravnimi posledicami, ki so bile iz te opredelitve izpeljane (glej v tem smislu sodbi z dne 28. maja 1998, Deere/Komisija, C-7/95 P, EU:C:1998:256, točka 21, in z dne 11. januarja 2024, Planistat Europe in Charlot/Komisija, C-363/22 P, EU:C:2024:20, točka 50 in navedena sodna praksa).
- 59 Splošno sodišče pa je edino pristojno za ugotavljanje in presojo upoštevnih dejstev ter za presojo dokazov. Če so bili namreč ti dokazi pravilno pridobljeni ter če so bila spoštovana splošna pravna načela in postopkovna pravila glede dokaznega bremena in izvajanja dokazov, je samo Splošno sodišče pristojno presojati vrednost dokazov, ki so mu bili predloženi. Presoja teh dejstev in dokazov, razen ob njihovem izkrivljanju, torej ni pravno vprašanje, ki bi bilo predmet nadzora Sodišča v okviru pritožbe (sodbi z dne 28. maja 1998, Deere/Komisija, C-7/95 P, EU:C:1998:256, točka 22, in z dne 18. marca 2021, Pometon/Komisija, C-440/19 P, EU:C:2021:214, točka 50 in navedena sodna praksa).
- 60 V obravnavani zadevi družba KLM v bistvu trdi, da je bil učinek na cene uvoženega blaga odvisen le od samostojne in domnevne odločitve špediterjev in pošiljateljev, da dodatne stroške, ki so posledica spornega omejevalnega sporazuma, prevajajo na svoje stranke, in da je konkurenca za vstopne storitve prevoza tovora potekala na lokalnih trgih zunaj EGP, kar naj bi oviralo možnost, da se v obravnavani zadevi ugotovi obstoj učinkov, na katere se bi Komisija lahko oprla pri uporabi merila opredeljenih učinkov.
- 61 Družba KLM s tem izpodbija ugotovitve Splošnega sodišča iz točk od 150 do 153 izpodbijane sodbe. Splošno sodišče pa se je v teh točkah omejilo na navedbo in presojo dejanskega stanja, kot izhaja iz točk 14, 17 in 70 obrazložitve spornega sklepa ter odgovorov strank na ukrepe procesnega vodstva, ki jih je sprejelo navedeno sodišče, zgolj zato, da bi preverilo, ali je bil dokazan učinek na cene uvoženega blaga, ki ga je Komisija upoštevala kot razlog, na podlagi katerega je lahko uporabila merilo opredeljenih učinkov, ne da bi opravilo kakršno koli pravno opredelitev teh učinkov. Kot namreč izhaja zlasti iz točke 154 izpodbijane sodbe, je Splošno sodišče šele pozneje preverilo, ali je ta učinek lahko zajet s pojmom „opredeljeni učinki“ v smislu sodne prakse, navedene v točki 53 te sodbe.
- 62 Ugotoviti je torej treba, da družba KLM s temi trditvami Sodišče dejansko poziva, naj opravi novo presojo dejstev, ki jih je Splošno sodišče navedlo in presodilo v navedenih točkah od 150 do 153, za kar Sodišče v pritožbenem postopku v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 59 te sodbe, ni pristojno, saj se družba KLM na izkrivljanje teh dejstev ni sklicevala. Zato je treba navedene trditve zavreči kot nedopustne.

- 63 Poleg tega, ker želi družba KLM s temi trditvami, navedenimi v točkah od 48 do 50 te sodbe, izpodbijati tudi znatnost in takojšnjost teh učinkov v smislu sodne prakse, navedene v točki 53 te sodbe, je treba navesti, da je Splošno sodišče vprašanje, ali je bil učinek na cene uvoženega blaga med drugim znaten in takojšen, kot se zahteva s to sodno prakso, preučilo v točkah od 175 do 185 oziroma od 186 do 194 izpodbijane sodbe.
- 64 V zvezi z znatnostjo učinka na cene uvoženega blaga pa družba KLM trdi le, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da „vsekakor neznatni“ učinki zadostujejo za ugotovitev obstoja opredeljenih učinkov.
- 65 V skladu s členom 256(1), drugi pododstavek, PDEU, člena 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije ter člena 168(1)(d) in člena 169(2) Poslovnika Sodišča pa izhaja, da je treba v pritožbi natančno navesti izpodbijane elemente sodbe, katere razveljavitev se predlaga, in pravne trditve, s katerimi se specifično utemeljuje ta predlog, sicer pritožba oziroma zadevni pritožbeni razlog nista dopustna. Tako elementi pritožbe, ki ne vsebujejo nobene utemeljitve, katere namen je natančno opredeliti napačno uporabo prava v izpodbijani sodbi, ne izpolnjujejo te zahteve in jih je treba zavreči kot nedopustne (sodba z dne 4. oktobra 2024, Ferriere Nord/Komisija, C-31/23 P, EU:C:2024:851, točki 51 in 52 ter navedena sodna praksa).
- 66 Ugotoviti je torej treba, da taka splošna trditev teh zahtev ne izpolnjuje. Zato je treba trditve družbe KLM v delu, v katerem se nanašajo na presojo Splošnega sodišča glede znatnosti učinka na cene uvoženega blaga, zavreči kot nedopustne.
- 67 V zvezi s takojšnjostjo učinka na cene uvoženega blaga je Splošno sodišče v točkah od 186 do 189 izpodbijane sodbe najprej navedlo pravna merila, na podlagi katerih naj bi presodilo, ali je bila takšna takojšnjost v obravnavani zadevi dokazana. V zvezi s tem je Splošno sodišče med drugim navedlo, da posredovanje špediterjev samo po sebi ni moglo prekiniti vzročne verige med spornim ravnanjem in tem učinkom ter temu učinku tako odvzeti takojšnjost, saj je to posredovanje objektivno izhajalo iz zadevnega omejevalnega sporazuma glede na običajno delovanje trga in zato ni prekinilo te verige, ampak jo je nadaljevalo.
- 68 Nato je Splošno sodišče v točkah od 190 do 193 navedene sodbe zavrnilo trditve, ki jih je navedla družba KLM, da bi izpodbijala takojšnjost učinka na cene uvoženega blaga.
- 69 Tako je Splošno sodišče v točki 190 navedene sodbe zavrnilo trditve družbe KLM, da obstajajo konkretni indici, da so bile vsaj nekatere cene, ki so jih špediterji zaračunali pošiljateljem v zadevnem obdobju, same po sebi posledica protikonkurenčnih ravnanj, za katera je Komisija sankcionirala špediterje. V zvezi s tem je Splošno sodišče navedlo, da družba KLM ni dokazala niti trdila, da so se špediterji v okviru teh ravnanj nezakonito usklajevali, da bi dodatne stroške, ki so jih morali plačati, prevalili na pošiljatelje, in da prav tako ni dokazala, da se je z navedenimi ravnanji lahko špediterjem preprečilo, da bi te dodatne stroške prevalili na pošiljatelje.
- 70 Splošno sodišče je v točki 191 navedene sodbe ugotovilo, da družba KLM na eni strani ni utemeljila svoje trditve, da višina dodatnih taks, ki so jih špediterji zaračunavali pošiljateljem, presega raven dodatnih taks, ki so jih ti špediterji plačevali obtoženim prevoznikom, in na drugi strani ni pojasnila, zakaj špediterji niso mogli hkrati prevaliti dodatnih stroškov, ki so nastali zaradi enotne in trajajoče kršitve, na pošiljatelje in zadnjenavedenim zaračunavati dodatne takse v skupnem znesku, ki je višji od zneska dodatnih taks, ki so jih sami morali plačati obtoženim prevoznikom.

- 71 Iz tega je v točki 192 izpodbijane sodbe Splošno sodišče sklepalo, da ni mogoče šteti, da bi bila predvidljiva prevalitev dodatnih stroškov na pošiljatelje s sedežem v EGP posledica protikonkurenčnih ravnanj, za katera je Komisija sankcionirala špediterje, in bi bila zato krivdna ali nepovezana z običajnim delovanjem trga.
- 72 Splošno sodišče je v točki 193 navedene sodbe zavrnilo tudi trditev družbe KLM, ki se je nanašala na „kupno moč“, ki naj bi jo imeli špediterji, ker družba KLM ni predložila dokaza niti ni pojasnila, kako je lahko ta kupna moč prekinila vzročno zvezo med spornim ravnanjem in nastankom učinka na cene uvoženega blaga.
- 73 Nazadnje je Splošno sodišče v točki 194 izpodbijane sodbe na podlagi teh elementov ugotovilo, da je bil učinek na cene uvoženega blaga takojšen, kot se to zahteva.
- 74 Splošno sodišče pa po eni strani ni napačno uporabilo prava s tem, da je v točkah od 186 do 189 izpodbijane sodbe ugotovilo, da posredovanje tretjih oseb, kot so špediterji, po naravi ne pomeni, da se učinkom spornega ravnanja odvzame takojšnjost, ker to posredovanje objektivno izhaja iz zadevnega omejevalnega sporazuma glede na običajno delovanje trga.
- 75 Te presoje ne ovrže sodna praksa, ki izhaja iz sodbe z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632), na katero se sklicuje družba KLM.
- 76 Iz navedene sodbe namreč ne izhaja, da lahko le posledice, ki namerno izhajajo iz ravnanja podjetja, ki se preganja zaradi kršitve člena 101 PDEU ali člena 102 PDEU, za konkurenco izpolnjujejo pogoj takojšnjosti, ki se zahteva za ugotovitev, da protikonkurenčno ravnanje izpolnjuje merilo opredeljenih učinkov.
- 77 Poleg tega navedene sodbe ne izhaja, da je Sodišče v navedeni sodbi sprejelo opredelitev takojšnjosti učinkov, ki bi veljala le za svetovni trg, kar naj bi izključevalo primer, ki je po mnenju družbe KLM enak primeru iz obravnavane zadeve, v katerem naj bi bilo upoštevni več lokalnih trgov.
- 78 Po drugi strani družba KLM v delu, v katerem trdi, da je bila v okoliščinah obravnavane zadeve prevalitev dodatnih taks posledica samostojne odločitve špediterjev in pošiljateljev, dejansko poziva Sodišče, naj opravi novo presojo dejstev, ki jih je Splošno sodišče navedlo in presodilo v točkah od 190 do 193 izpodbijane sodbe, ne da bi se sklicevala na njihovo izkrivljanje. Glede na sodno prakso, navedeno v točki 59 te sodbe, je torej treba te trditve zavreči kot nedopustne.
- 79 Iz navedenega izhaja, da je treba trditve družbe KLM, navedene v točkah od 48 do 50 te sodbe, v delu, v katerem niso nedopustne iz razlogov, navedenih v točkah od 60 do 62, od 64 do 66 in 78 te sodbe, zavrniti kot neutemeljene.
- 80 Na tretjem mestu je treba spomniti, da obveznost obrazložitve, ki jo ima Splošno sodišče na podlagi člena 36 Statuta Sodišča Evropske unije v povezavi s členom 53, prvi odstavek, tega statuta, temu sodišču nalaga, da jasno in nedvoumno navede razlogovanje, ki mu je sledilo, tako da se lahko zadevne osebe seznanijo z utemeljitvijo sprejetega sklepa in da lahko Sodišče opravi sodni nadzor (sodbi z dne 11. aprila 2013, Mindo/Komisija, C-652/11 P, EU:C:2013:229, točka 29, in z dne 26. septembra 2024, Covestro Deutschland in Nemčija/Komisija, C-790/21 P in C-791/21 P, EU:C:2024:792, točka 113 in navedena sodna praksa).

- 81 Vendar ta obveznost Splošnega sodišča ne zavezuje k obrazložitvi, ki bi izčrpno in drugemu za drugim sledila vsem razlogovanjem strank v sporu. Obrazložitev je torej lahko implicitna, če zadevnim osebam omogoča, da se seznani z razlogi, na katere se je oprlo Splošno sodišče, Sodišču pa, da ima na voljo dovolj elementov za nadzor v okviru pritožbe (sodbi z dne 7. januarja 2004, Aalborg Portland in drugi/Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P in C-219/00 P, EU:C:2004:6, točka 372, in z dne 26. septembra 2024, Covestro Deutschland in Nemčija/Komisija, C-790/21 P in C-791/21 P, EU:C:2024:792, točka 114 in navedena sodna praksa).
- 82 Opozoriti je treba tudi, da je navedena obveznost obrazložitve bistvena procesna zahteva, ki jo je treba razlikovati od vprašanja utemeljenosti obrazložitve, pri kateri gre za materialno zakonitost spornega akta (sodbi z dne 2. aprila 1998, Komisija/Sytraval in Brink's France, C-367/95 P, EU:C:1998:154, točka 67, in z dne 4. oktobra 2024, UPL Europe in Indofil Industries (Netherlands)/Komisija, C-262/23 P, EU:C:2024:862, točka 134 in navedena sodna praksa).
- 83 Družba KLM pa s trditvijo, da je Splošno sodišče kršilo obveznost obrazložitve s tem, da se je oprlo na vrsto domnevnih, špekulativnih in torej nepreverljivih učinkov, namesto da bi dokazalo obstoj zadostne in takojšnje povezave z EGP, dejansko izpodbija utemeljenost razlogov, navedenih v točkah od 150 do 154 izpodbijane sodbe. S tako trditvijo torej ni mogoče utemeljiti očitka, da Splošno sodišče ni izpolnilo obveznosti obrazložitve.
- 84 Iz navedenega izhaja, da je treba prvi del edinega pritožbenega razloga zavreči kot delno nedopusten in zavrniti kot delno neutemeljen.

Drugi del: verjetni učinki ravnanj v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora

Trditve strank

- 85 Družba KLM v zvezi z učinki, ki jih je treba upoštevati v okviru določitve merila opredeljenih učinkov, trdi, da je treba k zahtevam predvidljivosti, znatnosti in takojšnjosti učinkov ravnanja na konkurenco dodati zahtevo po verjetnosti takih učinkov. Ta zahteva verjetnosti naj bi bila strožja od samega dejstva, da ima zadevno ravnanje „lahko“ učinke v EGP. Da bi Komisija lahko uveljavljala svojo pristojnost, naj bi se s to zahtevo zahtevalo ne le, da je mogoče, ampak tudi to, da je bolj verjetno kot ne, da se bodo učinki konkretizirali v EGP.
- 86 V zvezi s tem naj bi Splošno sodišče na prvem mestu kršilo obveznost obrazložitve, napačno uporabilo pravo in kršilo člen 101 PDEU s tem, da je v točkah od 139 do 143 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je zaradi opredelitve zadevne kršitve kot kršitve „zaradi cilja“ vsakršna ocena verjetnosti nastanka učinkov v EGP odvečna. Torej naj bi Splošno sodišče v točki 144 navedene sodbe napačno zavrnilo trditve družbe KLM v zvezi s tem.
- 87 Iz dejstva, da je cilj neke vrste ravnanja na splošno omejevanje konkurence, naj ne bi bilo mogoče sklepati, da to ravnanje samodejno pomeni omejevanje konkurence na notranjem trgu. Resda naj ne bi šlo za dokazovanje obstoja dejanskih učinkov v EGP. Vendar naj bi morala Komisija na podlagi merila opredeljenih učinkov za ugotovitev pristojnosti Komisije v zvezi z ravnanjem zunaj EGP dokazati verjetnost, da ima to ravnanje učinke v EGP, česar naj Komisija v spornem sklepu ne bi analizirala in česar naj Splošno sodišče prav tako ne bi preverilo. Splošno sodišče naj bi ugotovilo, da je bil cilj zadevnega ravnanja omejevanje konkurence na notranjem trgu, preden je upoštevalo dejstvo, da je bilo sprejeto in da se je izvajalo zunaj EGP. Ker družba KLM ni

- nadzorovala niti cen, ki jih špediterji zaračunavajo pošiljateljem, niti cen, zaračunanih potrošnikom v EGP, naj cilj njenega „vstopnega ravnanja“ ne bi mogel biti omejevanje konkurence v EGP.
- 88 Če bi bila trditev Splošnega sodišča, da opredelitev omejevanja konkurence kot omejevanje „zaradi cilja“ pomeni obstoj verjetnih učinkov na notranjem trgu, utemeljena, naj bi se člen 101 PDEU uporabljal za vsako tajno dogovarjanje, ne glede na to, kje se zgodi, izvaja ali ima učinke. Takšna razlaga člena 101 PDEU naj ne bi mogla biti pravilna in naj bi poleg tega kršila splošna načela mednarodnega prava.
- 89 Na drugem mestu, Splošno sodišče naj bi storilo napako, ker ni ocenilo verjetnosti predpostavk, na katerih temelji ugotovitev Komisije v zvezi s posrednimi učinki v EGP, ki naj bi se v spornem sklepu domnevali.
- 90 V točki 152 izpodbijane sodbje naj bi Splošno sodišče ugotovilo, da če špediterji morebitne dodatne stroške, ki so posledica spornega omejevalnega sporazuma, vključijo v ceno svojih paketov storitev, se ti učinki lahko konkretizirajo v EGP. Komisija pa naj ne bi niti preučila teh učinkov, ki jih je predlagalo Splošno sodišče, niti naj ne bi upoštevala implicitnih analitičnih in dejanskih okoliščin teh predpostavk, česar naj Komisija niti ne bi prerekala. Prvič, Komisija naj ne bi preverila, ali so se zaradi spornega ravnanja zvišale cene storitev zračnega prevoza na trgih zunaj EGP. Drugič, tudi če bi bil obstoj učinka na konkurenco dokazan, naj Komisija ne bi niti dokazala niti preučila, ali gre za povečanje skupnih stroškov, ki jih nosijo špediterji, in če je tako, kakšen je bil obseg teh učinkov oziroma tega zvišanja cen. Tretjič, tudi ob predpostavki, da so špediterjem nastali večji stroške, naj Komisija ne bi niti ugotovila niti preverila možnosti, da so špediterji te večje stroške prevalili na svoje stranke, torej na pošiljatelje zunaj EGP. Četrto, tudi če bi šlo za tako prevalitev stroškov, ki so poleg tega hipotetični in verjetno neznatni, naj Komisija ne bi preverila, ali so pošiljatelji zaradi tega zvišali svoje cene. V civilnih odškodninskih tožbah, ki potekajo pred nacionalnimi sodišči, naj bi pošiljatelji in špediterji zunaj EGP in znotraj EGP poleg tega trdili, da niso prevalili „dodatnih stroškov“, ki bi morebiti bili posledica spornega ravnanja.
- 91 Ker ni bilo opravljene nobene preiskave o verjetnosti in obsegu dodatnih stroškov, ki bi jih imeli potrošniki v EGP, naj bi bili učinki, na katere Komisija opira svojo pristojnost, po definiciji hipotetični in špekulativni. Obseg, v katerem so se po eni strani zaradi ravnanja na področju vstopnih storitev prevoza tovora zvišale skupne cene storitev prevoza tovora, zaračunanih špediterjem, in po drugi strani obseg, v katerem so se ta zvišanja odražala v višjih cenah, zaračunanih pošiljateljem, in so bila prevaljena na potrošnike, ki kupujejo blago, uvoženo v EGP, naj ne bi bila dokazana. Vendar brez skrbne ocene naj ne bi bilo mogoče domnevati, da se zvišanje cen višje v prodajni verigi neposredno odraža v zvišanju cen nižje v prodajni verigi.
- 92 Učinki, na katere se sklicuje Komisija in ki jih je Splošno sodišče brez zadržkov sprejelo, naj bi bili torej zgolj hipotetični ali vsekakor majhnega pomena in naj ne bi bili dovolj verjetni, da bi povzročili opredeljene učinke. Ugotovitve Splošnega sodišča naj bi temeljile na domnevi o prevalitvi s strani špediterjev in na domnevi o dodatni prevalitvi s strani pošiljateljev, ne da bi bila verjetnost ene ali druge od teh domnev dokazana kljub velikemu številu dokazov, ki vzbujajo dvom o njuni verjetnosti. Splošno sodišče naj bi s tem, da je ugotovilo, da je mogoče zahtevane verjetne učinke ravnanja v EGP ugotoviti na podlagi špekulativnih meril in presojo, kršilo obveznost obrazložitve in vsekakor napačno uporabilo pravo ter kršilo člen 101 PDEU.
- 93 Komisija trdi, da ta del delno ni dopusten in delno ni utemeljen.

Presoja Sodišča

- 94 Na prvem mestu, poudariti je treba, da iz sodne prakse, navedene v točki 53 te sodbe, izhaja, da se pogoj v zvezi z „verjetnostjo“ opredeljenih učinkov, na katerega se sklicuje družba KLM, ne razlikuje od pogoja v zvezi s predvidljivostjo teh učinkov, saj v skladu s to sodno prakso za izpolnitev pogoja v zvezi z zahtevo po predvidljivosti zadostuje upoštevanje verjetnih učinkov ravnanja na konkurenco. Zato družba KLM napačno trdi, da je treba zahtevo po verjetnosti dodati k merilom predvidljivosti, znatnosti in takojšnjosti. Zato družba KLM Splošnemu sodišču ne more utemeljeno očitati, kot je bilo navedeno v točki 85 te sodbe, da ni preverilo verjetnosti učinka na cene uvoženega blaga, čeprav je Splošno sodišče v točkah od 155 do 174 izpodbijane sodbe analiziralo predvidljivost tega učinka.
- 95 Na drugem mestu, navesti je treba, da je Splošno sodišče v točki 139 izpodbijane sodbe navedlo, da če gre za ravnanje, za katero je Komisija, kot v obravnavani zadevi, menila, da kaže določeno stopnjo škodljivosti za konkurenco na notranjem trgu ali v EGP, zaradi česar je za to ravnanje mogoče šteti, da je njegov „cilj“ omejevanje konkurence v smislu člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, uporaba merila opredeljenih učinkov ne omogoča, da se zahteva dokaz konkretnih učinkov, ki so potrebni, da se šteje, da je „posledica“ ravnanja omejevanje konkurence v smislu teh določb.
- 96 Podobno je Splošno sodišče v točki 143 navedene sodbe navedlo, da bi bila pristojnost Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, če bi se merilo opredeljenih učinkov razlagalo tako, kot se zdi, da priporoča družba KLM, v smislu, da se zahteva dokaz o konkretnih učinkih spornega ravnanja, tudi če bi šlo za „cilj“ omejevanja konkurence, odvisna od pogoja, ki nima podlage v teh določbah.
- 97 Splošno sodišče je iz tega v točki 144 navedene sodbe sklepalo, da družba KLM, prvič, Komisiji ni mogla utemeljeno očitati, da je storila napako, ker je ugotovila, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, čeprav je ta institucija v točkah 917, 1190 in 1277 obrazložitve spornega sklepa navedla, da ji ni treba presojati protikonkurenčnih posledic spornega ravnanja glede na njegov protikonkurenčni cilj, in drugič, iz teh točk obrazložitve prav tako ni mogla sklepati, da Komisija za uporabo tega merila ni opravila nobene analize učinkov navedenega ravnanja na notranjem trgu ali v EGP.
- 98 Vendar, kot je že navedeno v obrazložitvi na drugem mestu v tej točki 144, iz teh točk, ki jih izpodbija družba KLM, ni mogoče sklepati, da je Splošno sodišče ugotovilo, da je zaradi opredelitve zadevne kršitve kot kršitve „zaradi cilja“ odveč vsakršna presoja morebitnega nastanka učinkov v EGP, na podlagi katere bi bilo mogoče ugotoviti pristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za ravnanja zunaj EGP.
- 99 Iz skupne razlage točk od 135 do 153 izpodbijane sodbe je namreč razvidno, da se je Splošno sodišče v navedenih izpodbijanih točkah osredotočilo le na zavrnitev trditev, ki mu jih je predložila družba KLM in so povzete v točkah 118 in 119 navedene sodbe. Tako je v teh točkah Splošno sodišče navedlo razloge, zaradi katerih je družba KLM napačno trdila, da navedba Komisije v točki 917 obrazložitve spornega sklepa, da ni opravila nobene presoje protikonkurenčnih posledic zadevnih protikonkurenčnih ravnanj, pomeni, da Komisija zaradi narave teh ravnanj ni presodila, ali so ta ravnanja imela posledice na konkurenco v Uniji ali EGP, na podlagi katerih bi bilo mogoče ugotoviti njeno pristojnost za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora glede na merilo opredeljenih učinkov.

- 100 Splošno sodišče pa na eni strani s tem, da je v bistvu odgovorilo, da se merilo opredeljenih učinkov, ki se uporablja za utemeljitev ekstrateritorialne pristojnosti Komisije, razlikuje od vprašanja, ali je sporni omejevalni sporazum mogoče opredeliti kot omejevanje konkurence v smislu člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, ni napačno uporabilo prava. Kot je generalni pravobranilec prav tako navedel v točki 42 sklepnih predlogov, merilo opredeljenih učinkov, ki je lahko podlaga za pristojnost Komisije za ekstrateritorialno uporabo pravil o konkurenci Unije in EGP glede na mednarodno javno pravo, ne sovпада z vsebinskim merilom v zvezi z omejevanjem konkurence – zaradi cilja ali zaradi posledice – na notranjem trgu Unije ali EGP, ki velja za pristojnost Komisije, da na podlagi prava Unije ugotovi in sankcionira kršitev teh pravil o konkurenci.
- 101 Na drugi strani je analiza Splošnega sodišča, katere namen je ugotoviti, ali je Komisija pravilno menila, da je merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno, navedena v točkah od 155 do 195 izpodbijane sodbe, kar zadeva usklajevanje v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavanega ločeno, in v točkah od 196 do 207 navedene sodbe, kar zadeva enotno in trajajočo kršitev kot celoto.
- 102 V teh okoliščinah družba KLM napačno razlaga izpodbijano sodbo s tem, da trdi, da je Splošno sodišče kršilo svojo obveznost obrazložitve, napačno uporabilo pravo in kršilo člen 101 PDEU, ker je ugotovilo, da je zaradi opredelitve zadevne kršitve kot kršitve „zaradi cilja“ odveč vsakršna presoja morebitnega nastanka učinkov v EGP, da bi se ugotovila pristojnost Komisije v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora. Trditve, navedene v točkah od 86 do 88 te sodbe, je zato treba zavrniti kot neutemeljene.
- 103 Na tretjem mestu, v zvezi s trditvami, navedenimi v točkah od 89 do 92 te sodbe, je treba najprej ugotoviti, da v delu, v katerem družba KLM s temi trditvami zatrjuje, da je sporni sklep pomanjkljiv, te trditve niso usmerjene zoper izpodbijano sodbo, ampak zoper sporni sklep. Zato je treba te trditve v tem delu zavreči kot nedopustne (glej po analogiji sodbo z dne 29. junija 2023, TUIfly/Komisija, C-763/21 P, EU:C:2023:528, točka 53 in navedena sodna praksa).
- 104 Dalje, ugotoviti je treba, da v nasprotju s trditvami družbe KLM analiza, ki jo je Splošno sodišče opravilo v zvezi s predpostavkami, na katerih temelji ugotovitev Komisije v zvezi z opredeljenimi učinki spornega omejevalnega sporazuma v EGP, ni omejena zgolj na ugotovitev iz točke 152 izpodbijane sodbe, ampak je navedena v tudi točkah od 135 do 153 navedene sodbe. Te točke pa se nanašajo prav na to, ali dodatni stroški, ki bi jih pošiljatelji lahko imeli, in podražitev blaga, uvoženega v EGP, ki bi lahko bila posledica tega, spadajo med učinke spornega ravnanja, ki jih je Komisija utemeljeno upoštevala pri uporabi merila opredeljenih učinkov. Poleg tega je Splošno sodišče v točkah od 155 do 195 navedene sodbe glede na trditve, ki mu jih je predložila družba KLM, analiziralo, ali je ta učinek predvidljiv, znaten in takojšen.
- 105 Vendar je treba posebej v zvezi s točko 152 izpodbijane sodbe opozoriti, da je Splošno sodišče v njej iz ugotovitev, ki jih je podalo v prejšnjih točkah navedene sodbe, sklepalo, da če špediterji v ceno svojih paketov storitev vključijo morebitni dodatni strošek, ki izhaja iz spornega omejevalnega sporazuma, lahko enotna in trajajoča kršitev v delu, v katerem se nanaša na vstopne povezave, vpliva zlasti na konkurenco, do katere pride med špediterji, zato da pridobijo stranke teh pošiljateljev, zaradi česar se lahko učinek na cene uvoženega blaga konkretizira na notranjem trgu ali v EGP.

- 106 Družba KLM pa želi s tem, da v bistvu trdi, da je ta točka 152 napačna, in s tem, da v zvezi s tem navaja trditve, navedene v točkah od 90 do 92 te sodbe, dejansko znova izpodbijati presojo Splošnega sodišča, v skladu s katero je Komisija, prvič, za uporabo merila opredeljenih učinkov utemeljeno ugotovila učinek na cene uvoženega blaga, in drugič, zadostno dokazala, da ima ta učinek značilnosti, ki se zahtevajo za to, da se šteje, da je med drugim znaten in takojšen. Zato se te trditve ne razlikujejo od trditev, navedenih v utemeljitev prvega dela edinega pritožbenega razloga pritožbe družbe KLM. Iz analize zadnjenavedenih trditev pa izhaja, da družbi KLM ni uspelo dokazati, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo s tem, da je ugotovilo, da je Komisija za to ta učinek utemeljeno upoštevala.
- 107 Nazadnje, ob predpostavki, da družba KLM s trditvijo, da Splošno sodišče ni presodilo verjetnosti učinka na cene uvoženega blaga, ta družba dejansko trdi, da Splošno sodišče ni presodilo predvidljivosti tega učinka, zadostuje navesti, da je Splošno sodišče vprašanje, ali je ta učinek predvidljiv, kar se zahteva za uporabo merila opredeljenih učinkov v smislu sodne prakse, navedene v točki 53 te sodbe, analiziralo v točkah od 155 do 174 izpodbijane sodbe, na katere se ta del pritožbenega razloga ne nanaša.
- 108 Iz navedenega izhaja, da je treba drugi del edinega pritožbenega razloga zavreči kot delno nedopusten in zavrniti kot delno neutemeljen.

Tretji del: nadomestitev obrazložitve in nezakonita obrnitev dokaznega bremena

Trditve strank

- 109 Družba KLM navaja, da je celovita presoja merila opredeljenih učinkov predmet zgolj točke 1045 obrazložitve spornega sklepa. Vendar naj bi Splošno sodišče v vseh točkah od 112 do 208 izpodbijane sodbe potrdilo, da je to merilo izpolnjeno, pri čemer je v teh točkah razvilo razlogovanje, ki temelji na dokazih in trditvah, ki jih Komisija ni predstavila niti v spornem sklepu niti v okviru postopka pred Splošnim sodiščem. Splošnemu sodišču pa naj nikakor ne bi bilo dovoljeno, da odpravi pomanjkljivosti v obrazložitvi akta, ki mu je predložen v nadzor, ali da nadomesti obrazložitev avtorja tega akta s svojo obrazložitvijo.
- 110 Prvič, v zvezi s tem naj bi Splošno sodišče v točkah od 155 do 174 izpodbijane sodbe ocenilo predvidljivost posledice domnevne določitve cen za vstopne storitve višje v verigi na trgu poslanega blaga, ki je nižje v verigi, pri čemer se je oprlo na ugotovitev, ki naj je Komisija ne bi podala niti v spornem sklepu niti v postopku pred njim. Natančneje, dejstvo, da je v tem sklepu navedeno, da so stroški storitev prevoza tovora vhodni stroški, naj ne bi bilo enako trditvi, da so cene storitev prevoza tovora „variabilni stroški, ki vplivajo na mejne stroške“. Zato naj bi Splošno sodišče v točki 167 izpodbijane sodbe obrazložitev Komisije nadomestilo s svojo obrazložitvijo.
- 111 Poleg tega naj bi Splošno sodišče zavrnilo trditev, da je posledica dodatnih stroškov zaradi „učinka vodne postelje“ nepredvidljiva, medtem ko naj bi Komisija preučitev tega učinka izrecno zavrnila. Vendar naj Splošno sodišče to pomanjkljivost analize ne bi upoštevalo in naj bi dokazno breme glede navedenega učinka naložilo družbi KLM, čeprav naj bi morala svojo krajevno pristojnost ugotoviti Komisija na podlagi predvidljivih učinkov. Komisija bi torej morala dokazati, da se lahko stroški vstopnih storitev prevoza tovora prevalijo na potrošnike v EGP. Dejstvo, da se je družba KLM odločila predložiti ekonomsko študijo, naj ne bi vplivalo na to obveznost.

- 112 Drugič, Splošno sodišče naj bi v točkah od 175 do 185 izpodbijane sodbe ugotovilo, da ima domnevna določitev cen za vstopne storitve prevoza tovora znatne učinke v EGP in da je ta ugotovitev utemeljena z značilnostmi kršitve, kot so njeno trajanje, obseg in narava. Komisija pa naj ne bi predstavila nobene od teh značilnosti, da bi utemeljila znatnost posledic na ceno vstopnih storitev prevoza tovora za konkurenco v EGP.
- 113 Poleg tega naj ugotovitev Splošnega sodišča iz točke 183 izpodbijane sodbe, da so bile cene storitev prevoza tovora in torej zadevne dodatne takse pomemben element stroška blaga, ki se prevaža, kar je element, ki vpliva na prodajo tega blaga, ne bi bila dokazana. Značilnosti, navedene v prejšnji točki te sodbe, na katere se nanaša sporni sklep, naj se ne bi nanašale na učinke v EGP, ki so jih povzročile cene vstopnih storitev prevoza tovora, ampak na enotno in trajajočo kršitev, ki ima neposreden vpliv v EGP prek prevoza blaga v tujino. Ta sklep naj ne bi vseboval nobene ugotovitve glede znatnosti učinka v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora v EGP in naj ne bi navajal nobenega dokaza v zvezi z zatrjevanim učinkom tega ravnanja, ki bi Splošnemu sodišču omogočal, da potrdi trditve iz navedene točke 183. Delež dodatnih taks v skupni ceni storitev prevoza tovora naj v zvezi s tem ne bi bil upošteven in noben element iz spisa naj ne bi dokazoval povezave med dodatnimi taksami in stroški uvoženega blaga. Splošno sodišče naj bi torej, da je prišlo do ugotovitve iz navedene točke 183, dejansko nadomestilo razlogovanje Komisije, ki naj ne bi obstajalo, s svojim razlogovanjem.
- 114 Tretjič, Splošno sodišče naj bi v točkah od 186 do 194 izpodbijane sodbe ugotovilo, da ima domnevna določitev cen za vstopne storitve prevoza tovora takojšnje učinke v EGP kljub posredovanju neodvisnih akterjev v različnih fazah vrednostne verige, ki se morajo sami odločiti za prevajanje teh cen. Kot pa je bilo že navedeno v okviru prvega dela, naj Komisija v spornem sklepu ne bi dokazala vzročne verige, ampak naj bi posredne učinke utemeljila na špekulativnih in nepreverljivih predpostavkah. Ob neobstoju dokazov o domnevni takojšnjosti učinkov in navedb take takojšnje narave v spornem sklepu naj ugotovitev Splošnega sodišča ne bi bila utemeljena.
- 115 Komisija trdi, da ta del ni utemeljen.

Presoja Sodišča

- 116 Iz sodne prakse res izhaja, da se obseg nadzora zakonitosti iz člena 263 PDEU razteza na vse elemente sklepov Komisije v zvezi s postopki na podlagi členov 101 in 102 PDEU, za katere Splošno sodišče zagotovi tako pravni kot dejanski poglobljen nadzor glede na razloge, ki jih je navedla tožeča stranka, in ob upoštevanju vseh elementov, ki jih je ta predložila. Vendar v okviru tega nadzora sodišča Unije nikakor ne smejo nadomestiti obrazložitve avtorja zadevnega akta s svojo obrazložitvijo (sodba z dne 4. julija 2024, Westfälische Drahtindustrie in Pampus Industriebeteiligungen/Komisija, C-70/23 P, EU:C:2024:580, točka 38 in navedena sodna praksa).
- 117 Splošno sodišče torej ne sme s svojo obrazložitvijo odpraviti pomanjkljivosti v obrazložitvi izpodbijanega akta, da njegov preizkus ne bi bil povezan z nobeno presojo v tem aktu (sodba z dne 18. julija 2013, UEFA/Komisija, C-201/11 P, EU:C:2013:519, točka 65 in navedena sodna praksa).

- 118 Vendar če se Splošno sodišče omeji na odgovor na trditve, navedene pred njim, in tako pojasni obrazložitev izpodbijanega akta, ni mogoče šteti, da s svojo obrazložitvijo nadomesti obrazložitev avtorja tega akta (glej v tem smislu sodbi z dne 12. junija 2014, Deltafina/Komisija, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, točka 56, in z dne 23. novembra 2023, Ryanair/Komisija, C-209/21 P, EU:C:2023:905, točka 49).
- 119 V obravnavani zadevi je treba opozoriti, kot je bilo že navedeno v točki 55 te sodbe, da je prvi razlog, na katerega se je Komisija oprla v točki 1045 obrazložitve spornega sklepa, da bi utemeljila svojo ugotovitev, da je bilo merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno, v obravnavani zadevi učinek na cene uvoženega blaga.
- 120 V zvezi s tem je treba na prvem mestu v zvezi z očitki zoper točke od 155 do 174 izpodbijane sodbe, v katerih je Splošno sodišče presodilo pogoj v zvezi s predvidljivostjo tega učinka, najprej navesti, da se je Splošno sodišče v teh točkah sklicevalo na točke 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1045, 1199 in 1208 obrazložitve spornega sklepa, pri čemer je odgovorilo na trditve, ki mu jih je predložila družba KLM v utemeljitev svoje trditve, da ta pogoj v obravnavani zadevi ni bil izpolnjen. Splošno sodišče je torej svojo ugotovitev v točki 174 izpodbijane sodbe, da je Komisija zadostno dokazala, da je navedeni učinek predvidljiv, kar se zahteva, oprlo na razlago vseh točk obrazložitve spornega sklepa in svojo presojo trditev, ki mu jih je predložila družba KLM.
- 121 Dalje, v zvezi s točko 167 izpodbijane sodbe, na katero se družba KLM posebej sklicuje, je res, da je Splošno sodišče v njej ugotovilo, da je cena storitev prevoza tovora vhodni strošek za špediterje in da gre pri tem za variabilni strošek, katerega zvišanje načeloma povzroči zvišanje mejnih stroškov, glede na katere špediterji določajo svoje cene. Vendar se je Splošno sodišče pri tej ugotovitvi izrecno oprlo na točki 14 in 70 obrazložitve spornega sklepa, pri čemer je z uporabo izraza „iz tega izhaja“ jasno pojasnilo, da navedena ugotovitev ne pomeni dobesednega povzemanja besedila teh točk obrazložitve, ampak izhaja iz njegove razlage teh odlomkov spornega sklepa. Družba KLM pa ne trdi, da je Splošno sodišče s to razlago ta sklep izkrivilo. Splošno sodišče se je tako v tej točki omejilo na pojasnitev obrazložitve spornega sklepa, pri čemer je iz elementov, ki ji vsebuje ta sklep, izpeljalo nekatere informacije.
- 122 Nazadnje, navesti je treba, da mora, kot trdi družba KLM, Komisija dokazati, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, in zato dokazati, da imajo zadevna ravnanja predvidljiva, takojšnje in znatne učinke v Uniji ali, kot v obravnavani zadevi, v EGP. Vendar Splošno sodišče ni kršilo tega pravila o prenosnem dokaznem bremenu s tem, da je zavrnilo trditve družbe KLM, da je prevalitev dodatnih stroškov zaradi učinka vodne postelje nepredvidljiva, čeprav naj bi Komisija preučitev tega učinka zavrnila.
- 123 V zvezi s tem je Splošno sodišče, potem ko je v točkah 155 in 156 izpodbijane sodbe navedlo obseg te zahteve po predvidljivosti, v točki 160 izpodbijane sodbe ugotovilo, da bi bilo, razen če bi se štelo, da bi bilo zvišanje dodatne takse za gorivo in dodatne takse za varnost zaradi dovolj verjetnega „učinka vodne postelje“ izravnano z ustreznim znižanjem tarif in drugih dodatnih taks, tako zvišanje načeloma tako, da bi lahko povzročilo zvišanje skupne cene vstopnih storitev prevoza tovora. Res je, da je Splošno sodišče dodalo, da družba KLM ni dokazala, da je bil „učinek vodne postelje“ tako verjeten, da bi bil učinek na cene uvoženega blaga nepredvidljiv. Vendar je bila pred to ugotovitvijo v točkah od 157 do 159 in v prvem stavku točke 160 navedene sodbe opravljena analiza, na podlagi katere je Splošno sodišče na podlagi elementov iz točk 846, 909, 1199, 1208 obrazložitve spornega sklepa, povzetih v točkah 157 in 158 iste sodbe, sklepalo, da je

bilo za obtožene prevoznike predvidljivo, da bosta horizontalna določitev dodatne takse za gorivo in dodatne takse za varnost ter zavrnitev plačila provizij povzročili zvišanje skupne cene vstopnih storitev prevoza tovora.

- 124 Tako je Splošno sodišče šele po tem, ko je ugotovilo, da je Komisija v spornem sklepu zadostno dokazala predvidljivost takega zvišanja, preučilo, ali je družba KLM, ki se je sklicevala na nezakonitost spornega sklepa v zvezi s tem, predložila dokaze, na podlagi katerih je bilo mogoče to ugotovitev ovreči. Ker se je družba KLM za to sklicevala na gospodarsko poročilo in trdila, da obstaja „učinek vodne postelje“, je Splošno sodišče v točki 162 izpodbijane sodbe navedlo, da je bilo v tem gospodarskem poročilu na podlagi predpostavk o delovanju sektorja prevoza tovora ugotovljeno, da je teoretično „verjetno“, da se tak učinek v obravnavani zadevi konkretizira, vendar je v točki 163 navedene sodbe, navedlo, da navedeno gospodarsko poročilo poleg nejasnih in splošnih trditev ne vsebuje nobenega konkretnega podatka, s katerim bi bilo mogoče to ugotovitev utemeljiti.
- 125 V skladu z ustaljeno sodno prakso pa mora Komisija predložiti dokaze, s katerimi lahko pravno zadostno dokaže obstoj dejstev, ki pomenijo kršitev konkurenčnega prava. Podjetje, ki uveljavlja pravno sredstvo obrambe zoper ugotovitev take kršitve, pa mora dokazati, da je treba temu pravnemu sredstvu obrambe ugoditi. Vendar čeprav v skladu s temi načeli dokazno breme nosi bodisi Komisija bodisi zadevno podjetje, je lahko zaradi dejanskih elementov, na katere se sklicuje ena stranka, druga stranka primorana k pojasnilu ali utemeljitvi, sicer je mogoče sklepati, da so bila pravila glede dokaznega bremena upoštevana (glej v tem smislu sodbo z dne 21. decembra 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, točka 120 in navedena sodna praksa).
- 126 To sodno prakso, ki temelji na splošnih pravilih za izvajanje dokazov, je mogoče uporabiti za položaj, v katerem mora Komisija dokazati svojo krajevno pristojnost za ravnanja, ki so se zgodila zunaj ozemlja Unije ali EGP.
- 127 Iz tega sledi, da glede na to, da je Splošno sodišče predhodno ugotovilo, da je Komisija zadostno dokazala predvidljivost zadevnega zvišanja cen, ni mogoče šteti, da je Splošno sodišče s tem, da je odločilo tako, kot je navedeno v točki 124 te sodbe, nezakonito obrnilo dokazno breme.
- 128 Poleg tega v delu, v katerem družba KLM izpodbija presojo Splošnega sodišča v zvezi z gospodarskim poročilom, na katerega se je sklicevala, kot je navedena v točkah od 161 do 163 izpodbijane sodbe, zadostuje navesti, da take trditve v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 59 te sodbe, niso dopustne, saj družba KLM ne trdi, da je Splošno sodišče izkrivilo vsebino tega poročila.
- 129 Iz navedenega izhaja, da je treba trditve, navedene v točkah 110 in 111 te sodbe, zavreči kot delno nedopustne in zavriniti kot delno neutemeljene.
- 130 Na drugem mestu, v zvezi z očitki zoper točke od 175 do 185 izpodbijane sodbe, ki vsebujejo presojo Splošnega sodišča v zvezi z znatnim učinkom na cene uvoženega blaga, je treba po eni strani navesti, da je Splošno sodišče v točki 178 navedene sodbe s sklicevanjem na točke 1146, 1215 in 1217 obrazložitve spornega sklepa ugotovilo, da je enotna in trajajoča kršitev trajala 21 mesecev v delu, v katerem se je nanašala na povezave Unija-tretje države, in 8 mesecev v delu, v katerem se je nanašala na povezave EGP brez povezav Unija-tretje države. Splošno sodišče je ugotovilo tudi, da so vsi obtoženi prevozniki, razen družb Lufthansa Cargo in Swiss International Air Lines, prav tako sodelovali tako dolgo.

- 131 V točki 179 navedene sodbe je Splošno sodišče dodalo, da je iz točke 889 obrazložitve spornega sklepa, ki jo je navedlo v tej točki, razvidno, da sta dodatna taksa za gorivo in dodatna taksa za varnost splošna ukrepa, ki nista specifična za določeno povezavo in sta namenjeni uporabi za vse povezave na svetovni ravni, vključno s povezavami, ki imajo kraj prihoda v EGP. V točki 180 navedene sodbe je še Splošno sodišče dodalo, da je iz točke 1030 obrazložitve spornega sklepa razvidno, da je bil cilj enotne in trajajoče kršitve omejiti konkurenco med obtoženimi prevozniki, zlasti na povezavah EGP-tretje države, in da je Komisija v točki 1208 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da določitev različnih elementov cene pomeni eno najtežjih oblik omejevanja konkurence, in da je zato ugotovila, da je treba za enotno in trajajočo kršitev uporabiti koeficient teže kršitve, ki je „v zgornjem delu razpona“ iz Smernic, navedenih v točki 34 te sodbe.
- 132 Ni torej dokazano, da se je Splošno sodišče pri ugotovitvi znatnosti učnika na cene uvoženega blaga oprlo na značilnosti spornega omejevalnega sporazuma, ki jih sporni sklep ni vseboval. Okoliščina, da se Komisija elementov, navedenih v točkah od 175 do 185 izpodbijane sodbe, ni izrecno sklicevala v delu tega sklepa, ki se nanaša na določitev njene krajevnosti, ob upoštevanju sodne prakse, navedene v točki 117 te sodbe, ne more ovreči te ugotovitve. S to sodno prakso se namreč zahteva le, da se preizkus Splošnega sodišča nanaša na presoje iz akta, ki mu je predložen v nadzor. Poleg tega, kot je razvidno iz točk 128 in 145 izpodbijane sodbe, je prvi stavek točke 1045 obrazložitve spornega sklepa, čeprav na kratko, vseboval elemente, na podlagi katerih je Splošno sodišče lahko preverilo, ali je Komisija utemeljila svojo ekstrateritorialno pristojnost glede na merilo opredeljenih učinkov. Prav ti elementi so namreč v povezavi z drugimi točkami obrazložitve tega sklepa, navedenimi zlasti v točkah od 178 do 180 izpodbijane sodbe, Splošnemu sodišču omogočili, da preveri, ali je Komisija dejansko dokazala obstoj takih učinkov in zlasti njihovo predvidljivost.
- 133 Po drugi strani v delu, v katerem družba KLM posebej izpodbija ugotovitev iz točke 183 izpodbijane sodbe, zadostuje navesti, da je ta točka, ki poleg tega temelji na točki 1031 obrazložitve spornega sklepa, sklepna točka analize, ki jo je Splošno sodišče opravilo v točkah 181 in 182 navedene sodbe, in da je bila ta analiza, kot je Splošno sodišče navedlo v tej točki 181, opravljena zaradi celovitosti. Ker pa točke od 175 do 180 navedene sodbe zadostujejo za utemeljitev ugotovitve, do katere je Splošno sodišče prišlo v točki 185 navedene sodbe, da je Komisija zadostno dokazala, da je bil učinek na cene uvoženega blaga znaten, kar se zahteva, je treba to trditve zavrniti kot brezpredmetno. V skladu z ustaljeno sodno prakso namreč očitki zoper dodatne razloge odločbe Splošnega sodišča ne morejo povzročiti razveljavitve te odločbe in so torej brezpredmetni (sodbi z dne 15. oktobra 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij in drugi/Komisija, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, od C-250/99 P do C-252/99 P in C-254/99 P, EU:C:2002:582, točka 537, in z dne 4. oktobra 2024, thyssenkrupp/Komisija, C-581/22 P, EU:C:2024:821, točka 263 in navedena sodna praksa).
- 134 Trditve, navedene v točkah 112 in 113 te sodbe, je zato treba zavrniti kot delno neutemeljene in delno brezpredmetne.
- 135 Na tretjem mestu, v zvezi z očitkom, ki se nanaša na točke od 186 do 194 izpodbijane sodbe, v katerih je Splošno sodišče presodilo, ali je Komisija zadostno dokazala takojšnjost učinka na cene uvoženega blaga, zadostuje ugotovitev, da ta očitek v bistvu temelji na premisi, da je družba KLM s prvim delom edinega pritožbenega razloga dokazala, da je Komisija svojo ugotovitev opredeljenih učinkov oprla na špekulativne in nepreverljive predpostavke. Iz točk od 53 do 84 te sodbe pa je razvidno, da ta premisa ni utemeljena. Zato tudi navedeni očitek ni utemeljen.

- 136 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba tretji del edinega pritožbenega razloga zavreči kot delno nedopusten ter zavrnil kot delno brezpredmeten in delno neutemeljen.

Četrty del: enotna in trajajoča kršitev kot podlaga za krajevno pristojnost Komisije

Trditve strank

- 137 Družba KLM trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo s tem, da je v točkah 197 in 199 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je pristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU za vstopne storitve prevoza tovora mogoče ugotoviti na podlagi učinkov enotne in trajajoče kršitve kot celote, vključno z učinki ločenega elementa te kršitve, ki se je izvajal neposredno na trgih EGP.
- 138 Pojem „enotna in trajajoča kršitev“ naj bi bil procesno pravilo, katerega namen je zmanjšati dokazno breme organov, pristojnih za konkurenco, ki jim omogoča zbiranje dokazov o kršitvi, ki je trajala daljše obdobje in ki združuje različna ravnanja, ki tvorijo celotno shemo. Vendar ta pojem naj ne bi mogel razširiti področja uporabe Pogodbe DEU, ne da bi se krajevna pristojnost Komisije razširila na vsako ravnanje, ki je del celotne sheme, ne glede na kraj tega ravnanja ali njegovih učinkov. Najprej naj bi bilo treba ugotoviti, da nekatera ravnanja spadajo na geografsko področje uporabe člena 101 PDEU. Šele po tem naj bi bilo mogoče ugotoviti, da so ta ravnanja del enotne in trajajoče kršitve.
- 139 Z napotitvijo Splošnega sodišča v točki 204 izpodbijane sodbe na točko 57 sodbe z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632), naj ne bi bilo mogoče utemeljiti upoštevnosti merila v zvezi z obstojem enotne in trajajoče kršitve kot celote, da bi se dokazalo, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, saj ravnanje in upoštevni trg v zadevi, v kateri je bila izdana navedena sodba, nista primerljiva s tistima iz obravnavane zadeve.
- 140 Komisija trdi, da ta del ni utemeljen.

Presoja Sodišča

- 141 Kot je razvidno zlasti iz točke 92 izpodbijane sodbe, se je družba KLM pred Splošnim sodiščem omejila na izpodbijanje pristojnosti Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za sporno ravnanje v delu, v katerem se je nanašalo na vstopne storitve prevoza tovora.
- 142 V zvezi s tem je Splošno sodišče v točki 195 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija utemeljeno ugotovila, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, kar zadeva usklajevanje v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavano ločeno, tako da je bila pristojnost Komisije za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za sporno ravnanje v delu, v katerem se izpodbija, izkazana. Iz tega sledi, da je Splošno sodišče v točkah od 196 do 207 izpodbijane sodbe zaradi celovitosti preučilo, ali je Komisija, da bi dokazala svojo pristojnost za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za sporno ravnanje, v točki 1046 obrazložitve spornega sklepa utemeljeno ugotovila tudi, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno glede na učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote.
- 143 Poleg tega, kot izhaja iz analize prvih treh delov edinega pritožbenega razloga, je Splošno sodišče v točki 195 izpodbijane sodbe prišlo do te ugotovitve, ne da bi napačno uporabilo pravo ali nadomestilo zatrjevano obrazložitev.

- 144 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da se ta četrti del edinega pritožbenega razloga nanaša na dodatne razloge iz izpodbijane sodbe. Zato je treba ta del v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 133 te sodbe, zavrniti kot brezpredmeten.
- 145 Ker nobeden od delov edinega pritožbenega razloga, ki ga je družba KLM navedla v utemeljitev pritožbe, ni bil sprejet, je treba ta pritožbeni razlog in zato pritožbo v celoti zavrniti.

Stroški

- 146 Člen 184(2) Poslovnika določa, da če pritožba ni utemeljena, o stroških odloči Sodišče.
- 147 V skladu s členom 138(1) Poslovnika, ki se v pritožbenem postopku uporablja na podlagi člena 184(1) Poslovnika, se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki.
- 148 Ker je Komisija predlagala, naj se družbi KLM naloži plačilo stroškov, in ker ta z edinim pritožbenim razlogom ni uspela, se ji naloži, da poleg svojih stroškov nosi tudi stroške Komisije.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

1. Pritožba se zavrne.

2. Družbi Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV se naloži plačilo stroškov.

Podpisi