TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2026 m. vasario 26 d.*

„Apeliacinis skundas – Konkurencija – Karteliai – Krovinių vežimo oro transportu rinka – Europos Komisijos sprendimas, kuriuo konstatuojamas SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir Europos Bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimas – Krovinių vežimo oro transportu paslaugų kainos sudedamųjų dalių (papildomas kuro mokestis, papildomas saugumo mokestis ir atsisakymas mokėti komisinius už papildomus mokesčius) derinimas – Atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos – Komisijos teritorinė kompetencija – Apibrėžtas poveikis – Konstatavimas – Vienas tęstinis pažeidimas – Atsižvelgimas į vieno tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikį“

Byloje C-378/22 P

dėl 2022 m. birželio 9 d. pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 56 straipsnį pateikto apeliacinio skundo

British Airways plc, įsteigta Harmondsworth (Jungtinė Karalystė), atstovaujama BL T. Coates, *advocaten* A. Lyle-Smythe ir R. O'Donoghue ir *barrister* T. Sebastian,

apeliantė,

dalyvaujant kitai proceso šaliai:

Europos Komisijai, iš pradžių atstovaujamai A. Dawes, N. Khan ir I. Söderlund, vėliau – A. Dawes ir I. Söderlund,

atsakovei pirmojoje instancijoje,

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

kurį sudaro penktosios kolegijos pirmininko pareigas einantis ketvirtosios kolegijos pirmininkas I. Jarukaitis (pranešėjas), teisėjai E. Regan ir D. Gratsias,

generalinis advokatas A. Rantos,

posėdžio sekretorė R. Stefanova-Kamisheva, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2024 m. balandžio 17 d. posėdžiui,

susipažinęs su 2024 m. rugsėjo 5 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,

* Proceso kalba: anglų.

priima šį

Sprendimą

1 Apeliaciniu skundu *British Airways plc* prašo panaikinti 2022 m. kovo 30 d. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimą *British Airways plc / Komisija* (T-341/17, EU:T:2022:182; toliau – skundžiamas sprendimas); juo Bendrasis Teismas iš dalies atmetė ieškinį, kuriuo jį prašė panaikinti 2017 m. kovo 17 d. Komisijos sprendimą C(2017) 1742 *final* byloje pagal SESV 101 straipsnį, EEE susitarimo 53 straipsnį ir Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį (byla AT.39258 – Krovinių vežimas oro transportu) (toliau – ginčijamas sprendimas), kiek jis su ja susijęs, ir panaikinti arba sumažinti tuo sprendimu jai skirtą baudą.

Teisinis pagrindas

EB ir Šveicarijos susitarimas dėl oro transporto

2 1999 m. birželio 21 d. Liuksemburge pasirašytas Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimas dėl oro transporto, Europos bendrijos vardu patvirtintas 2002 m. balandžio 4 d. Tarybos ir Komisijos sprendimu 2002/309/EB, Euratomas dėl bendradarbiavimo mokslo ir technologijų srityje susitarimo, dėl septynių susitarimų sudarymo su Šveicarijos Konfederacija (OL L 114, 2002, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 41 t., p. 94 ir klaidų ištaisymas OL L 210, 2015, p. 38) (toliau – EB ir Šveicarijos susitarimas dėl oro transporto), įsigaliojo 2002 m. birželio 1 d. Šio susitarimo 8 ir 9 straipsniai *mutatis mutandis* sutampa atitinkamai su SESV 101 ir 102 straipsniais.

3 Minėto susitarimo 11 straipsnyje nurodyta:

„1. Bendrijos institucijos taiko 8 ir 9 straipsnių nuostatas <…> pagal šio Susitarimo priede nurodytus Bendrijos teisės aktus, atsižvelgdamos į Bendrijos institucijų ir Šveicarijos institucijų poreikį glaudžiai bendradarbiauti.

2. Pagal 8 ir 9 straipsnių nuostatas Šveicarijos institucijos nusprendžia dėl visų su maršrutais susijusių Šveicarijos ir trečiųjų šalių susitarimų, sprendimų ir suderintos veiklos <…> priimtinumo.“

4 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų [SESV 101] ir [102] straipsniuose, įgyvendinimo (OL L 1, 2003, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 205) nuo 2007 m. gruodžio 5 d. pagal tą patį susitarimą buvo pradėtas taikyti 2007 m. gruodžio 5 d. jungtinio Bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos oro transporto komiteto, įsteigto Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimu dėl oro transporto, Sprendimu Nr. 1/2007, pakeičiančiu Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto priedą (OL L 34, 2008, p. 19). Tą dieną jis pakeitė 1987 m. gruodžio 14 d. Tarybos reglamentą (EEB) Nr. 3975/87, nustatantį konkurencijos taisyklių taikymo oro transporto įmonėms tvarką (OL L 374, 1987, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 262), kuris buvo įtrauktas į EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto priedą nuo to susitarimo įsigaliojimo.

SESV

5 SESV 101 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

„Kaip nesuderinami su vidaus rinka yra draudžiami: visi įmonių susitarimai, įmonių asociacijų sprendimai ir suderinti veiksmai, kurie gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą ir kurių tikslas ar poveikis yra konkurencijos trukdymas, ribojimas arba iškraipymas vidaus rinkoje, būtent tie, kuriais:

a) tiesiogiai ar netiesiogiai nustatomos pirkimo ar pardavimo kainos arba kokios nors kitos prekybos sąlygos;

b) ribojama arba kontroliuojama gamyba, rinkos, technikos raida arba investicijos;

c) dalijamasi rinkomis arba tiekimo šaltiniais;

<…>“

EEE susitarimas

6 1992 m. gegužės 2 d. Europos ekonominės erdvės susitarimo (OL L 1, 1994, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 11 sk., 52 t., p. 3, toliau – EEE susitarimas) 53 straipsnis *mutatis mutandis* atitinka SESV 101 straipsnį.

7 Reglamentas Nr. 1/2003, iš dalies pakeistas 2004 m. vasario 26 d. Tarybos reglamentu (EB) Nr. 411/2004 (OL L 68, 2004, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 17), į EEE susitarimą buvo įtrauktas, pirma, 2004 m. rugsėjo 24 d. EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 130/2004, iš dalies keičiančiu EEE susitarimo XIV priedą (Konkurencija), 21 protokolą (dėl įmonėms taikomų konkurencijos taisyklių įgyvendinimo) ir 23 protokolą (dėl bendradarbiavimo tarp priežiūros institucijų) (OL L 64, 2005, p. 57), įsigaliojusiu 2005 m. gegužės 19 d., ir, antra, 2005 m. kovo 11 d. EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 40/2005, iš dalies keičiančiu EEE susitarimo XIII priedą (Transportas) ir 21 protokolą (dėl įmonėms taikomų konkurencijos taisyklių įgyvendinimo) (OL L 198, 2005, p. 38), įsigaliojusiu tą pačią dieną.

Reglamentas Nr. 1/2003

8 Reglamento Nr. 1/2003 16 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Nacionalinių teismų priimami sprendimai dėl susitarimų, sprendimų ar veiklos pagal [SESV 101] ar [102] straipsnį, jau esančių [Europos] Komisijos sprendimo objektu, negali prieštarauti Komisijos priimtam sprendimui. Be to, nacionaliniai teismai turi vengti priimti sprendimus, kurie prieštarautų sprendimui, Komisijos ketinamam priimti jos pradėtoje byloje. Todėl nacionalinis teismas gali įvertinti, ar reikia sustabdyti bylą. Šis įpareigojimas nepažeidžia teisių ir pareigų, numatytų [SESV 267] straipsnyje.“

9 To reglamento 23 straipsnio 2 ir 3 dalyse numatyta:

„2. Komisija savo sprendimu gali skirti baudas įmonėms ar įmonių asociacijoms, jei jos tyčia ar dėl neatsargumo:

a) pažeidžia [SESV 101] ar [102] straipsnio nuostatas; ar

<…>

Vienai įmonei ar įmonių asociacijai – pažeidimo dalyvei skiriama bauda negali viršyti 10 % jos bendrosios apyvartos praėjusiais ūkiniais metais.

<…>

3. Nustatant baudos dydį atsižvelgiama į pažeidimo sunkumą ir trukmę.“

10 To paties reglamento 32 straipsnio c punkte buvo numatyta, kad šis reglamentas netaikomas „oro transporto susisiekimui tarp Bendrijos oro uostų ir trečiųjų šalių“.

11 Nuo 2004 m. gegužės 1 d. ši nuostata buvo panaikinta Reglamento Nr. 411/2004 3 straipsniu.

Ginčo aplinkybės ir ginčijamas sprendimas

12 Skundžiamo sprendimo 1–50 punktuose išdėstytas ginčo ir ginčijamo sprendimo aplinkybes galima apibendrinti taip, kaip nurodyta toliau.

13 *British Airways* yra oro transporto bendrovė, veikianti krovinių vežimo oro transportu paslaugų rinkoje.

14 Krovinių vežimo sektoriuje oro transporto bendrovės (toliau – vežėjai) teikia siuntų vežimo oro transportu paslaugas. Pagal bendrąją taisyklę vežėjai teikia krovinių vežimo paslaugas ekspeditoriams, kurie organizuoja siuntų pristatymą siuntėjų vardu. Už tai šie ekspeditoriai vežėjams moka kainą, kurią sudaro, pirma, už kilogramą apskaičiuoti įkainiai, ir, antra, įvairūs papildomi mokesčiai.

Administracinė procedūra

15 2005 m. gruodžio 7 d. Komisija gavo *Deutsche Lufthansa AG* ir dviejų jos patronuojamųjų bendrovių, *Lufthansa Cargo AG* ir *Swiss International Air Lines AG*, prašymą atleisti nuo baudos pagal Pranešimą apie atleidimą nuo baudų ir baudų sumažinimą kartelių atveju (OL C 45, 2002, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 155). Remiantis šiuo prašymu, keli vežėjai palaikė antikonkurencinius ryšius, susijusius su krovinių vežimo oro transportu rinkoje teikiamų paslaugų kainos sudedamosiomis dalimis, t. y. dėl vadinamųjų papildomų „kuro“ ir „saugumo“ mokesčių nustatymo, taip pat dėl šių vežėjų atsisakymo mokėti ekspeditoriams komisinius už papildomus mokesčius (toliau – atsisakymas mokėti komisinius).

16 2006 m. vasario 14 ir 15 d. Komisija, iš anksto nepranešusi, atliko patikrinimus kelių vežėjų patalpose.

17 Po šių patikrinimų keli vežėjai, taip pat *British Airways*, pateikė prašymą atleisti nuo baudos pagal šio sprendimo 15 punkte nurodytą Pranešimą apie atleidimą nuo baudų ir baudų sumažinimą kartelių atveju.

18 2007 m. gruodžio 19 d. Komisija išsiuntė prieštaravimo pareiškimą 27 vežėjams, įskaitant *British Airways*; jie vėliau pateikė rašytines pastabas. 2008 m. birželio 30 d.–liepos 4 d. vyko bylos nagrinėjimas žodžiu.

Pirminis sprendimas

19 2010 m. lapkričio 9 d. Komisija priėmė Sprendimą C(2010) 7694 *final* dėl procedūros pagal SESV 101 straipsnį, EEE susitarimo 53 straipsnį ir Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį (byla COMP/39258 – Krovinių vežimas oro transportu) (toliau – pirminis sprendimas). Šis sprendimas buvo skirtas 21 vežėjui, įskaitant *British Airways*.

20 To sprendimo motyvuojamojoje dalyje buvo nurodyta, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, derino veiksmus nustatydami krovinių vežimo paslaugų teikimo įkainius, t. y. susitarė dėl papildomo kuro mokesčio, papildomo saugumo mokesčio ir atsisakymo mokėti komisinius, ir taip dalyvavo darant vieną tęstinį SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimą, apimantį Europos ekonominės erdvės (EEE) ir Šveicarijos teritoriją.

2015 m. gruodžio 16 d. sprendimai

21 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimu *British Airways / Komisija*, T-48/11, EU:T:2015:988) Bendrasis Teismas iš dalies panaikino pirminį sprendimą tiek, kiek jis buvo susijęs su *British Airways*. Kitais dvylika tos pačios dienos sprendimų Bendrasis Teismas taip pat visiškai arba iš dalies panaikino šį sprendimą tiek, kiek jis buvo susijęs su dvylika kitų vežėjų ar vežėjų grupių.

22 Bendrasis Teismas nusprendė, kad tame sprendime yra motyvavimo trūkumų.

Ginčijamas sprendimas

23 2016 m. gegužės 20 d. Komisija išsiuntė pirminiame sprendime nurodytiems vežėjams, pareiškusiems jai ieškinį Bendrajame Teisme, raštą, informuodama juos apie savo ketinimą priimti naują sprendimą, kuriuo būtų konstatuojamas jų dalyvavimas darant vieną tęstinį SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimą visuose pirminiame sprendime nurodytuose maršrutuose. Jiems buvo suteiktas vieno mėnesio terminas pastaboms pateikti. Visi vežėjai pasinaudojo šia galimybe.

24 2017 m. kovo 17 d. Komisija priėmė ginčijamą sprendimą, skirtą 19 vežėjų, įskaitant *British Airways*.

25 Ginčijamame sprendime nurodyta, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, derino veiksmus nustatydami krovinių vežimo paslaugų teikimo įkainius visame pasaulyje, taikydami papildomą kuro mokestį, papildomą saugumo mokestį ir atsisakydami mokėti komisinius (toliau – ginčijamas kartelis), ir taip darė vieną tęstinį SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimą.

26 To sprendimo 4 skirsnyje „Faktinių aplinkybių aprašymas“ Komisija, be kita ko, nurodė, kad per tyrimą buvo atskleistas pasaulinio masto kartelis, grindžiamas ilgą laiką konkurentų palaikytų dvišalių ir daugiašalių ryšių tinklu dėl veiksmų, kurių jie nusprendė, numatė ar planavo imtis dėl įvairių ankstesniame punkte minėtų krovinių vežimo paslaugų kainos sudedamųjų dalių. Ji pažymėjo, kad šio ryšių tinklo bendras tikslas buvo derinti konkurentų veiksmus nustatant įkainius arba mažinti netikrumą dėl jų kainų politikos. Paskui ji apibūdino ryšius, susijusius atitinkamai su papildomu kuro mokesčiu, papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, ir įvertino faktinius įrodymus, susijusius, pirma, su visu ginčijamu karteliu ir, antra, su kiekvienu iš to sprendimo adresatų.

27 Ginčijamo sprendimo 5 skirsnyje „Atitinkamų konkurencijos taisyklių taikymas“ Komisija šios bylos faktinėms aplinkybėms taikė SESV 101 straipsnį ir nurodė, kad nuorodos į šį straipsnį taip pat turi būti suprantamos kaip nuorodos į EEE susitarimo 53 straipsnį ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį, nes šios nuostatos taikomos *mutatis mutandis*, nebent būtų numatyta kitaip.

28 Šiuo klausimu, kiek tai susiję su jos kompetencija, Komisija išnagrinėjo savo teritorinės kompetencijos ir kompetencijos laiko atžvilgiu ribas, kad šioje byloje galėtų nustatyti konkurencijos taisyklių pažeidimą ir už jį skirti sankcijas.

29 Viena vertus, ginčijamo sprendimo 822–832 konstatuojamosiose dalyse, kurios sudaro to sprendimo 5.2 poskirsnį „Komisijos kompetencija“, ji iš esmės pažymėjo, kad, visų pirma, SESV 101 straipsnio netaikys iki 2004 m. gegužės 1 d. sudarytiems susitarimams ir vykdytiems veiksmams dėl maršrutų tarp Europos Sąjungos oro uostų ir už EEE ribų esančių oro uostų (toliau – maršrutai tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių), paskui – EEE susitarimo 53 straipsnio netaikys iki 2005 m. gegužės 19 d. sudarytiems susitarimams ir vykdytiems veiksmams dėl maršrutų tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, taip pat maršrutų tarp EEE susitarimo šalyse, kurios nėra Sąjungos narės, esančių oro uostų ir trečiosiose šalyse esančių oro uostų (toliau – maršrutai tarp Sąjungai nepriklausančių EEE valstybių ir trečiųjų šalių), ir, galiausiai, EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio netaikys iki 2002 m. birželio 1 d. sudarytiems susitarimams ir vykdytiems veiksmams dėl maršrutų tarp Sąjungoje esančių oro uostų ir Šveicarijos oro uostų (toliau – maršrutai tarp Sąjungos ir Šveicarijos). To sprendimo 832 konstatuojamojoje dalyje ji taip pat nurodė, kad tame pačiame sprendime „visiškai nebuvo siekta atskleisti kokį nors [EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto] 8 straipsnio pažeidimą, kiek tai susiję su krovinių vežimo paslaugomis [tarp] Šveicarijos [ir] trečiųjų šalių“.

30 Kita vertus, ginčijamo sprendimo 1036–1046 konstatuojamosiose dalyse, kurios sudaro to sprendimo 5.3.8 poskirsnį „[SESV] 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio taikymas atvykstamiesiems maršrutams“, Komisija išdėstė priežastis, dėl kurių atmetė kelių vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, argumentus, kad ji neva viršijo teritorinės kompetencijos ribas atsižvelgiant į tarptautinės viešosios teisės normas, kai konstatavo tų dviejų nuostatų pažeidimą maršrutuose iš trečiųjų šalių į EEE (toliau – atvykstamieji maršrutai ir, kiek tai susiję su šiuose maršrutuose teikiamomis krovinių vežimo paslaugomis, – atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos) ir skyrė už jį sankcijas.

31 To sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad antikonkurenciniai veiksmai, susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis, „gal[ėjo] daryti betarpišką, esminį ir numatomą poveikį Sąjungoje ir EEE, nes padidėjusios oro transporto į EEE sąnaudos ir dėl to didesnės importuotų prekių kainos savaime gali daryti poveikį vartotojams EEE“. Ji pridūrė, kad nagrinėjamu atveju šie veiksmai taip pat galėjo turėti tokį poveikį kitų vežėjų teikiamoms krovinių vežimo oro transportu paslaugoms EEE tarp paskirstymo platformų („hubs“) EEE, kuriomis naudojasi trečiųjų šalių vežėjai, ir tų siuntinių paskirties oro uostų EEE, kuriuose trečiosios šalies vežėjas veiklos nevykdė.

32 To paties sprendimo 1046 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad ginčijamas kartelis buvo „įgyvendintas pasauliniu mastu“, kad susitarimai dėl atvykstamųjų maršrutų yra vieno tęstinio SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimo dalis ir kad vienodas papildomų mokesčių taikymas pasauliniu mastu yra esminis šio kartelio elementas.

33 Ginčijamo sprendimo 5.3 poskirsnyje, susijusiame su SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio taikymu šioje byloje, yra jo 833–1052 konstatuojamosios dalys. Pirma, to sprendimo 846 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, derino veiksmus ar darė įtaką įkainių nustatymui, „o tai galiausiai reiškė kainos nustatymą, kiek tai susiję su“ papildomais kuro ir saugumo mokesčiais ir komisinių už papildomus mokesčius mokėjimu ekspeditoriams. Sprendimo 861 konstatuojamojoje dalyje ji pažymėjo, kad „krovinių vežimo paslaugoms taikomų įkainių derinimo veiksmų bendroji sistema“, kuri buvo atskleista atliekant tyrimą, patvirtino, kad buvo padarytas „sudėtingas pažeidimas, sudarytas iš įvairių veiksmų, kuriuos [buvo] galima kvalifikuoti arba kaip susitarimą, arba kaip suderintus veiksmus; juos vykdydami konkurentai sąmoningai konkurencijos pavojų pakeitė praktiniu bendradarbiavimu“.

34 Antra, ginčijamo sprendimo 869 konstatuojamojoje dalyje Komisija konstatavo, kad „nagrinėjami veiksmai [buvo] vienas tęstinis [SESV] 101 straipsnio pažeidimas“, o jo 870–902 konstatuojamosiose dalyse pažymėjo, kad nagrinėjamais susitarimais buvo siekiama vieno antikonkurencinio tikslo – trukdyti konkurencijai krovinių vežimo sektoriuje EEE, kad jie buvo susiję su krovinių vežimo paslaugų teikimu ir jų įkainių nustatymu, kad jie buvo susiję su tomis pačiomis įmonėmis, kad jie buvo vieno tęstinio pobūdžio ir apėmė tris sudedamąsias dalis, t. y. papildomą kuro mokestį, papildomą saugumo mokestį ir atsisakymą mokėti komisinius. Šiuo klausimu to sprendimo 881 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad *British Airways* buvo susijusi su šiomis trimis sudedamosiomis dalimis.

35 Trečia, ginčijamo sprendimo 903 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad nagrinėjamais antikonkurenciniais veiksmais buvo siekiama apriboti konkurenciją bent jau Sąjungoje, EEE ir Šveicarijoje. To sprendimo 917 konstatuojamojoje dalyje ji iš esmės pridūrė, kad dėl to nereikėjo atsižvelgti į šių veiksmų konkretų poveikį.

36 Ketvirta, ginčijamo sprendimo 972–1021 konstatuojamosiose dalyse Komisija išnagrinėjo septynių trečiųjų šalių teisės aktus; tų šalių vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, teigė, kad tais teisės aktais jiems buvo nurodyta tartis dėl papildomų mokesčių, taip kliudant taikyti atitinkamas konkurencijos taisykles. Komisija nusprendė, kad šie vežėjai neįrodė, jog veikė spaudžiami šių trečiųjų šalių.

37 Penkta, ginčijamo sprendimo 1024–1035 konstatuojamosiose dalyse Komisija nustatė, kad vienas tęstinis pažeidimas galėjo daryti reikšmingą įtaką valstybių narių, EEE susitarimo šalių ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto susitariančiųjų šalių tarpusavio prekybai.

38 Ginčijamo sprendimo 7 skirsnyje „Pažeidimo trukmė“ yra 1146–1169 konstatuojamosios dalys. Kaip matyti iš to sprendimo 1146 konstatuojamosios dalies, Komisija nusprendė, kad ginčijamas kartelis prasidėjo 1999 m. gruodžio 7 d. ir tęsėsi iki 2006 m. vasario 14 d. Šioje 1146 konstatuojamojoje dalyje ji nurodė, kad šis kartelis pažeidė:

– SESV 101 straipsnį – nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu tarp oro uostų Sąjungoje,

– SESV 101 straipsnį – nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu maršrutuose tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių,

– EEE susitarimo 53 straipsnį – nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu tarp oro uostų EEE,

– EEE susitarimo 53 straipsnį – nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu maršrutuose tarp Sąjungai nepriklausančių EEE valstybių ir trečiųjų šalių,

– EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį – nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos.

39 To paties sprendimo 1169 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad, kiek tai susiję su *British Airways*, pažeidimas truko nuo 2001 m. sausio 22 d. iki 2006 m. vasario 14 d.

40 Ginčijamo sprendimo 8 skirsnyje Komisija išnagrinėjo, kokių korekcinių priemonių riekia imtis ir kokias baudas skirti, ir tuo tikslu rėmėsi Pagal Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 2 dalies a punktą skirtų baudų apskaičiavimo gairėmis (OL C 210, 2006, p. 2).

41 Ginčijamo sprendimo rezoliucinės dalies 1, 3 ir 4 straipsniai išdėstyti taip:

„1 straipsnis

Derindamos veiksmus nustatant įkainius už krovinių vežimo oro transportu paslaugų teikimą visame pasaulyje, kiek tai susiję su papildomu kuro mokesčiu, [papildomu saugumo mokesčiu] ir komisinių už papildomus mokesčius mokėjimu, toliau nurodytos įmonės padarė tokį vieną tęstinį [SESV] 101 straipsnio, [EEE susitarimo] 53 straipsnio ir [EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto] 8 straipsnio pažeidimą, siejamą su toliau nurodytais maršrutais ir laikotarpiais.

1) Šios įmonės pažeidė [SESV] 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, kiek tai susiję su maršrutais tarp EEE esančių oro uostų, toliau nurodytais laikotarpiais:

<…>
e) *British Airways* <…> nuo 2001 m. sausio 22 d. iki 2006 m. vasario 14 d., išskyrus laikotarpį nuo 2001 m. spalio 2 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su papildomu kuro mokesčiu ir [papildomu saugumo mokesčiu];

<…>

2) Šios įmonės pažeidė [SESV] 101 straipsnį, kiek tai susiję su [maršrutais tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių], toliau nurodytais laikotarpiais:

<…>
e) *British Airways* <…> nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d., išskyrus krovinių vežimo paslaugas iš kitų oro uostų, nei Honkongo (Kinija), Japonijos, Indijos, Tailando, Singapūro, Pietų Korėjos ir Brazilijos, kiek tai susiję su papildomu kuro mokesčiu ir papildomu saugumo mokesčiu;

<…>

3) Šios įmonės pažeidė EEE susitarimo 53 straipsnį, kiek tai susiję su [maršrutais tarp Sąjungai nepriklausančių EEE valstybių ir trečiųjų šalių], toliau nurodytais laikotarpiais:

<…>
e) *British Airways* <…> nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d., išskyrus krovinių vežimo paslaugas iš kitų oro uostų, nei Honkongo (Kinija), Japonijos, Indijos, Tailando, Singapūro, Pietų Korėjos ir Brazilijos, kiek tai susiję su papildomu kuro mokesčiu ir [papildomu saugumo mokesčiu];

<…>

4) Šios įmonės pažeidė [EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto] 8 straipsnį, kiek tai susiję su [maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos], toliau nurodytais laikotarpiais:

<…>
e) *British Airways* <…> nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d., išskyrus kiek tai susiję su papildomu kuro mokesčiu ir [papildomu saugumo mokesčiu];

<…>

3 straipsnis

Už šio sprendimo 1 straipsnyje <…> nurodytą vieną tęstinį pažeidimą skiriamos tokios baudos:

<…>

e) *British Airways* <…>: 104 040 000 [EUR];

<…>

4 straipsnis

1 straipsnyje nurodytos įmonės nedelsdamos nutraukia tame straipsnyje nurodytą vieną tęstinį pažeidimą, jeigu to dar nepadarė.

Jos taip pat susilaiko nuo bet kokių veiksmų ar elgesio, kurio tikslas ar poveikis yra identiškas ar panašus.“

Procesas Bendrajame Teisme ir skundžiamas sprendimas

42 2017 m. gegužės 31 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo *British Airways* ieškinį dėl ginčijamo sprendimo panaikinimo, kiek jis su ja susijęs, ir, nepatenkinus pirmojo reikalavimo, panaikinti arba sumažinti skirtą baudą.

43 Šiam ieškiniui pagrįsti *British Airways* pateikė devynis panaikinimo pagrindus.

44 Ketvirtasis iš tų pagrindų buvo susiję su Komisijos kompetencijos taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms nebuvimu. Septintasis pagrindas, sudarytas iš dviejų dalių, buvo susijęs su klaidingu pardavimų vertės nustatymu baudos dydžio apskaičiavimo tikslais. To pagrindo antroje dalyje *British Airways* teigė, kad Komisija privalėjo į pardavimų vertę neįtraukti apyvartos, gautos atvykstamuosiuose maršrutuose.

45 Skundžiamame sprendime Bendrasis Teismas pritarė šeštajam pagrindui, kuris buvo grindžiamas vertinimo klaida dėl *British Airways* dalyvavimo įgyvendinant vieno tęstinio pažeidimo dalį, susijusią su atsisakymu mokėti komisinius, ir panaikino ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalies e punktą, 2 dalies e punktą ir 3 dalies e punktą, kiek juose kalbama apie *British Airways* dalyvavimą įgyvendinant vieno tęstinio pažeidimo dalį, susijusią su atsisakymu mokėti komisinius, taip pat visą to sprendimo 1 straipsnio 4 dalies e punktą.

46 Jis nustatė 84 456 000 EUR dydžio *British Airways* skirtą baudą.

47 Likusią ieškinio dalį jis atmetė.

Šalių reikalavimai apeliaciniame procese

48 Apeliaciniu skundu *British Airways* Teisingumo Teismo prašo:

– visų pirma, panaikinti visą skundžiamą sprendimą arba, nepatenkinus šio reikalavimo, panaikinti jį iš dalies, kiek juo atmestas ieškinio Bendrajame Teisme ketvirtasis pagrindas ir septintojo pagrindo antra dalis.

– visų pirma, panaikinti visą ginčijamą sprendimą arba, nepatenkinus šio reikalavimo, panaikinti to sprendimo 1045 konstatuojamosios dalies pirmą sakinį ir 1046 konstatuojamąją dalį ir

– priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

49 Komisija Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti apeliacinį skundą ir priteisti iš *British Airways* bylinėjimosi išlaidas arba

– nepatenkinus šio reikalavimo, jei Teisingumo Teismas tenkintų apeliacinį skundą, grąžinti bylą Bendrajam Teismui ir atidėti bylinėjimosi išlaidų klausimo nagrinėjimą.

Dėl apeliacinio skundo

50 Apeliaciniam skundui pagrįsti *British Airways* pateikia tris pagrindus, iš kurių pirmasis grindžiamas teisės klaidomis, padarytomis Sąjungoje vykdytų antikonkurencinių veiksmų apibrėžto poveikio (toliau – apibrėžtas poveikis) analizėje, kurią Bendrasis Teismas atliko siekdamas nustatyti Komisijos kompetenciją atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų atžvilgiu, antrasis – teisės klaidomis vertinant su atvykstamaisiais maršrutais susijusių veiksmų poveikį į EEE importuotų prekių kainoms, o trečiasis – teisės klaida dėl atsižvelgimo į vieno tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikį.

Dėl pirmojo pagrindo, grindžiamo teisės klaidomis, padarytomis apibrėžto poveikio analizėje, atliktoje siekiant nustatyti Komisijos kompetenciją atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų atžvilgiu

51 Pirmąjį pagrindą sudaro dvi dalys.

52 To pagrindo pirmoje dalyje ji tvirtina, kad Bendrasis Teismas Komisijos motyvus, kuriuose neva yra trūkumų, pakeitė savaisiais. Antroje dalyje *British Airways* teigia, kad bet kuriuo atveju Bendrojo Teismo nurodyti motyvai neleidžia nustatyti reikšmingo ir pakankamo poveikio konkurencijai vienoje ar keliose galutinės grandies produktų rinkose EEE.

Dėl pirmos dalies, grindžiamos motyvų pakeitimu

– *Šalių argumentai*

53 *British Airways* teigia, kad skundžiamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje pateikdama paprasčiausią teiginį Komisija apibendrintai bei nelabai tiksliai tik pareiškė, kad antikonkurenciniai veiksmai trečiosiose šalyse, kiek tai susiję su krovinių vežimu oro transportu į Sąjungą ir EEE, gali daryti betarpišką, esminį ir numatomą poveikį Sąjungoje ir EEE, tačiau neišanalizavo nė vieno iš šių trijų kriterijų ir nenagrinėjo klausimo dėl tų veiksmų numatomo poveikio tikimybės. Ji teigia, kad pasitenkinus tokiu akivaizdžiai nepakankamu motyvavimu kyla pavojus, kad Komisijos kompetencijos ribos už Sąjungos ribų atliktų veiksmų atžvilgiu gali netekti jokios prasmės.

54 Vis dėlto Bendrasis Teismas neatsižvelgė į šį esminį trūkumą ir stengėsi jį ištaisyti, Komisijos analizę pakeisdamas savąja, taip padarė teisės klaidą.

55 Komisija teigia, kad šis teiginys yra nereikšmingas ir bet kuriuo atveju nepagrįstas.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

56 Jurisprudencijoje iš tikrųjų nustatyta, kad SESV 263 straipsnyje numatyta teisėtumo kontrolė taikoma visiems Komisijos sprendimų, susijusių su SESV 101 ir 102 straipsnių taikymo procedūra, elementams, kurių išsamią kontrolę tiek teisės, tiek faktų požiūriu užtikrina Bendrasis Teismas, atsižvelgdamas į ieškovės pateiktus pagrindus ir visas jos nurodytas aplinkybes. Vis dėlto užtikrindami tokią kontrolę Sąjungos teismai jokiais atvejais negali ginčijamo akto rengėjo motyvų

pakeisti savaisiais (2024 m. liepos 4 d. Sprendimo *Westfälische Drahtindustrie ir Pampus Industriebeteiligungen / Komisija*, C-70/23 P, EU:C:2024:580, 38 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

57 Taigi Bendrasis Teismas negali savo motyvais užpildyti jam pateikto nagrinėti ginčijamo akto motyvavimo spragos taip, kad jo nagrinėjimas nebūtų susijęs su jokiu šiame akte esančiu vertinimu (2013 m. liepos 18 d. Sprendimo *UEFA / Komisija*, C-201/11 P, EU:C:2013:519, 65 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

58 Vis dėlto, jeigu Bendrasis Teismas tik atsako į jam pateiktus argumentus ir paaiškina to akto motyvus, negalima teigti, kad jis pakeičia šio akto rengėjo motyvus savaisiais (šiuo klausimu žr. 2014 m. birželio 12 d. Sprendimo *Deltafina / Komisija*, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, 56 punktą ir 2023 m. lapkričio 23 d. Sprendimo *Ryanair / Komisija*, C-209/21 P, EU:C:2023:905, 49 punktą).

59 Nagrinėjamu atveju remiantis skundžiamo sprendimo 44 ir 107 punktuose išdėstytais Bendrojo Teismo konstatavimais galima teigti, kad pirmasis motyvas, kuriuo ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje rėmėsi Komisija, teigdama, kad apibrėžto poveikio kriterijus šiuo atveju yra tenkinamas, yra susijęs su „padidėjusiomis oro transporto į EEE sąnaudomis ir dėl to didesnėmis importuotų prekių kainomis, kurios savaime galėjo daryti poveikį EEE vartotojams“; tą motyvą Bendrasis Teismas nurodė kaip „nagrinėjamą poveikį“ (toliau – poveikis importuotų prekių kainoms), o *British Airways*, kaip skundžiamo sprendimo 112 punkte pažymėjo Bendrasis Teismas, ginčijo tiek to poveikio reikšmingumą, tiek tai, kad jis numatomas, esminis ir betarpiškas.

60 Kaip matyti iš skundžiamo sprendimo 107 ir 123 punktų, ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamosios dalies pirmame sakinyje, nors ir glaustai, buvo pateikta informacija, leidusi Bendrajam Teismui patikrinti, ar Komisija nustatė savo ekstrateritorinę kompetenciją pagal apibrėžto poveikio kriterijų. Būtent ši informacija, siejama su kitomis reikšmingomis to sprendimo konstatuojamosiomis dalimis, nurodytomis skundžiamo sprendimo 122, 129–132, 136, 139, 148–150, 153 ir 154 punktuose, leido Bendrajam Teismui patikrinti, ar Komisija iš tikrųjų įrodė tokio poveikio buvimą.

61 Be to, iš skundžiamo sprendimo 113–162 punktų matyti, kad juose Bendrasis Teismas tik atsakė į *British Airways* jam pateiktus argumentus ir paaiškino ginčijamo sprendimo motyvus, konkrečiai kalbant, padarė tam tikras išvadas, remdamasis tame sprendime pateikta informacija.

62 Taigi atsižvelgiat į šio sprendimo 58 punkte primintą jurisprudenciją aptariamas motyvų pakeitimas yra neįrodytas, o pirmojo pagrindo pirmą dalį reikia atmesti.

Dėl antros dalies, grindžiamos reikšmingo ir pakankamo poveikio konkurencijai galutinės grandies produktų rinkose nenustatymu

– *Šalių argumentai*

63 *British Airways* teigia, kad Bendrasis Teismas nusprendė, kad neprivalėjo vertinti konkurencijos poveikio galutinės grandies rinkose dėl to, kad arba Komisija konstatavo pažeidimą dėl tikslo, todėl buvo atleista nuo pareigos įrodyti apibrėžto poveikio konkurencijai EEE buvimą, arba importuotų prekių kainų padidėjimas galėjo pakeisti konkurencijos dinamiką galutinės grandies rinkose.

64 Vis dėlto, pasak *British Airways*, viena vertus, apibrėžto poveikio kriterijus taikomas tiek pažeidimams dėl tikslo, tiek pažeidimams dėl poveikio, taigi skundžiamo sprendimo 121 punkte Bendrasis Teismas klaidingai nurodė, kad reikalavimas įrodyti apibrėžtą poveikį konkurencijos ribojimo „dėl tikslo“ atveju yra nepagrįstas SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio tekstu.

65 Kita vertus, apibrėžto poveikio kriterijus negali būti tenkinamas remiantis tiesiog galimu, spekuliaciniu ar hipotetiniu poveikiu. Atvirkščiai, reikėtų atlikti poveikio konkurencijai konkrečių prekių galutinės grandies rinkose analizę, atsižvelgiant į daugelį veiksnių, kaip antai į aptariamų prekių pobūdį, į tų prekių platinimo EEE sandarą arba net į oro transportu atvykstamaisiais maršrutais importuotų prekių rinkos dalį. Tačiau ginčijamo sprendimo 917 ir 1190 konstatuojamosiose dalyse aiškiai nurodyta, kad Komisija nenagrinėjo tokio poveikio.

66 Komisija ginčija šiuos argumentus, kurie, jos teigimu, yra iš dalies nepriimtini ir iš dalies nepagrįsti.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

67 Pirma, reikia pažymėti, kad skundžiamo sprendimo 117 punkte Bendrasis Teismas nurodė, jog esant veiksmams, kuriuos Komisija, kaip ir šioje byloje, laiko tokiais žalingais konkurencijai vidaus rinkoje ar EEE, kad jie gali būti kvalifikuojami kaip konkurencijos ribojimas „dėl tikslo“, kaip tai suprantama pagal SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, apibrėžto poveikio kriterijaus taikymas nereikalauja įrodyti konkretaus poveikio, kurį suponuoja veiksmų kvalifikavimas kaip konkurencijos ribojimo „dėl poveikio“, kaip tai suprantama pagal tas nuostatas.

68 Kaip teigia *British Airways*, to sprendimo 121 punkte jis panašiai nurodė, kad apibrėžto poveikio kriterijaus aiškinimas, kurį siūlo tas vežėjas, pagal kurį reikalaujama pateikti ginčytinų veiksmų poveikio konkrečių įrodymų net nustačius konkurencijos ribojimą „dėl tikslo“, reikštų, kad Komisijos kompetencijai konstatuoti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą ir skirti už jį sankciją turi būti taikoma sąlyga, kuri negali būti pagrįsta tų nuostatų formuluote.

69 Tuo remdamasis minėto sprendimo 122 punkte Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad *British Airways*, viena vertus, negalėjo pagrįstai priekaištauti Komisijai, kad ši padarė klaidą, kai nusprendė, kad apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas, nors ginčijamo sprendimo 917, 1190 ir 1277 konstatuojamosiose dalyse ji nurodė, kad neprivalo vertinti ginčijamų veiksmų antikonkurencinio poveikio, atsižvelgiant į jų antikonkurencinį tikslą, ir, kita vertus, iš šių konstatuojamųjų dalių taip pat negalėjo daryti išvados, kad taikydama šį kriterijų Komisija neatliko jokios minėtų veiksmų poveikio vidaus rinkoje ar EEE analizės.

70 Vis dėlto, kaip jau nurodyta toliau tame 122 punkte išdėstytuose motyvuose, remiantis tais punktais negalima teigti, kad siekdamas įrodyti, jog šiuo atveju tenkinamas apibrėžto poveikio kriterijus, Bendrasis Teismas nusprendė, jog pakanka, kad ginčijamas kartelis galėtų būti kvalifikuojamas kaip konkurencijos ribojimas dėl tikslo.

71 Iš kartu aiškinamų skundžiamo sprendimo 113–125 punktų matyti, kad Bendrasis Teismas tik atmetė *British Airways* jam pateiktus argumentus, apibendrintus to sprendimo 103 punkto pabaigoje. Taigi šiuose punktuose jis išdėstė priežastis, dėl kurių aplinkybė, kad ginčijamo sprendimo motyvuose, kurie to sprendimo 917 konstatuojamojoje dalyje susiję su nagrinėjamo

konkurencijos ribojimo kvalifikavimu, o jo 1190 ir 1277 konstatuojamosiose dalyse – su baudos apskaičiavimu, Komisija nurodė, jog nėra būtinybės įrodyti realų antikonkurencinį poveikį, nes buvo įrodytas veiksmų, dėl kurių prieštaraujama, antikonkurencinis tikslas, visiškai nereiškia, kad dėl šio antikonkurencinio tikslo Komisija nevertino, ar šie veiksmai turėjo apibrėžtą poveikį, reikalingą siekiant įrodyti jos kompetenciją atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį.

72 Viena vertus, iš esmės atsakydamas, kad apibrėžto poveikio kriterijus, kuriuo remiamasi grindžiant Komisijos ekstrateritorinę kompetenciją, skiriasi nuo klausimo, ar ginčijamas kartelis gali būti kvalifikuojamas kaip konkurencijos ribojimas, kaip tai suprantama pagal SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, Bendrasis Teismas nepadarė jokios teisės klaidos. Kaip išvados 42 punkte taip pat pažymėjo generalinis advokatas, apibrėžto poveikio kriterijus, kuriuo gali būti grindžiama Komisijos ekstrateritorinė kompetencija taikyti Sąjungos ir EEE konkurencijos taisykles atsižvelgiant į tarptautinę viešąją teisę, nesutampa su esminiu konkurencijos ribojimo dėl tikslo ar dėl poveikio kriterijumi Sąjungos ar EEE vidaus rinkoje, kuriam taikoma Komisijos kompetencija pagal Sąjungos teisę konstatuoti konkurencijos taisyklių pažeidimą ir už jį skirti sankcijas.

73 Kita vertus, Bendrojo Teismo analizė, kuria siekiama nustatyti, ar Komisija teisingai nusprendė, kad apibrėžto poveikio kriterijus šiuo atveju tenkinamas, pateikta skundžiamo sprendimo 126–162 punktuose, kiek tai susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimu, vertinant atskirai, ir to sprendimo 163–174 punktuose, kiek tai susiję su vienu ir tęstiniu pažeidimu, vertinant jį kaip visumą.

74 Šiomis aplinkybėmis *British Airways* klaidingai aiškina skundžiamą sprendimą, priekaištaudama Bendrajam Teismui, kad šis nusprendė, jog siekiant nustatyti, remiantis apibrėžto poveikio kriterijumi, Komisijos kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį veiksmams, vykdytiems už EEE teritorijos ribų, galima atsisakyti tokio poveikio įrodinėjimo, jeigu šie veiksmai gali būti kvalifikuojami kaip konkurencijos ribojimas dėl tikslo. Vadinasi, šio sprendimo 64 punkte išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

75 Antra, reikia priminti, kad apibrėžto poveikio kriterijumi, kaip ir antikonkurencinių veiksmų įgyvendinimo vieta grindžiamu kriterijumi, siekiama aprėpti veiksmus, kurie, nors ir nebuvo vykdomi Sąjungos arba tam tikrais atvejais EEE teritorijoje, tačiau kurių antikonkurencinis poveikis gali pasireikšti Sąjungos arba EEE rinkoje. Taigi apibrėžto poveikio kriterijus leidžia pateisinti Sąjungos arba EEE konkurencijos teisės taikymą atsižvelgiant į viešąją tarptautinę teisę, jeigu galima numatyti, kad aptariamais veiksmais bus padarytas betarpiškas ir esminis poveikis Sąjungoje arba EEE. Šiuo klausimu pakanka atsižvelgti į veiksmų galimą poveikį konkurencijai, kad būtų tenkinamas numatomumo reikalavimas. Be to, tam, kad būtų įvykdytas betarpiškumo reikalavimas, pakanka, kad nagrinėjami veiksmai „galėtų“ turėti betarpišką poveikį Sąjungoje arba EEE (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 45, 49, 51 ir 52 punktus).

76 Taigi siekdama įrodyti, kad apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas, Komisija turi įrodyti, kad atitinkami veiksmai turi numatomą, betarpišką ir esminį poveikį Sąjungoje arba EEE, o tai Bendrasis Teismas, be kita ko, priminė skundžiamo sprendimo 111 ir 126 punktuose. Vis dėlto, priešingai, nei šio sprendimo 65 punkte išdėstytuose argumentuose teigia *British Airways*, skundžiamo sprendimo 118, 136 ir 150 punktuose Bendrasis Teismas neatmetė šio kriterijaus, kai

nusprendė, kad pakanka tiesiog galimo, spekuliacinio ar hipotetinio poveikio, kad būtų konstatuotas apibrėžto poveikio buvimas, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo pirmesniame punkte primintą jurisprudenciją.

77 Iš pradžių, kiek tai susiję su *British Airways* argumentais, kad Bendrasis Teismas nusprendė, jog jis neprivalėjo vertinti poveikio konkurencijai galutinės grandies rinkose, reikia priminti, kad, kaip nustatyta Teisingumo Teismo procedūros reglamento 169 straipsnio 2 dalyje, apeliaciniam skundui pagrįsti pateiktuose pagrinduose ir teisiniuose argumentuose tiksliai nurodomi tie Bendrojo Teismo sprendimo motyvuojamosios dalies punktai, kurie yra skundžiami. Nagrinėjamu atveju reikia konstatuoti, kad apeliaciniame skunde *British Airways* taip tiksliai, kaip reikalaujama toje nuostatoje, nurodė tik skundžiamo sprendimo 114 ir 115 punktus. Pirmajame iš tų punktų Bendrasis Teismas tik pakartojo 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632) 45 punktą, kuriame nurodyta, kad taikant apibrėžto poveikio kriterijų galima aprėpti veiksmus, kurių antikonkurencinis poveikis „gali pasireikšti“ Sąjungos rinkoje. Antrajame iš nurodytų punktų Bendrasis Teismas nurodė to sprendimo 51 punktą, kuriame nustatyta, jog pakankama atsižvelgti į galima poveikį konkurencijai, kad būtų tenkinama sąlyga dėl numatomumo reikalavimo.

78 Tiek, kiek galima teigti, kad skundžiamo sprendimo 114 ir 115 punktuose Bendrasis Teismas tik priminė 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632) 45 ir 51 punktuose nustatytus principus, remiantis tais skundžiamo sprendimo punktais niekaip negalima daryti išvados, kad Bendrasis Teismas neįvykdė pareigos patikrinti, ar Komisija įrodė ginčijamų veiksmų apibrėžtą poveikį konkurencijai EEE. Taigi šio sprendimo pirmesniame punkte primintas *British Airways* argumentas grindžiamas klaidingu skundžiamo spendimo aiškinimu.

79 Paskui, kiek *British Airways* teigia, kad Bendrasis Teismas, kaip ir Komisija, konkurencijos konkrečiose prekių galutinės grandies rinkose analizėje neatsižvelgė į įvairius veiksnius, kaip antai išdėstytieji šio sprendimo 65 punkte, reikia priminti, kad Teisingumo Teismo kompetencija nagrinėjant apeliacinį skundą apima tik pirmosios instancijos teisme nagrinėtų pagrindų ir argumentų teisinio vertinimo kontrolę. Taigi šalis negali Teisingumo Teisme pirmą kartą pateikti pagrindo, kuris nebuvo nurodytas Bendrajame Teisme, nes tai reikštų, kad jai suteikiamas leidimas pateikti Teisingumo Teismui, kurio jurisdikcija apeliaciniame procese yra ribota, nagrinėti platesnės apimties ginčą nei tas, kurį nagrinėjo Bendrasis Teismas (2010 m. spalio 14 d. Sprendimo *Deutsche Telekom / Komisija*, C-280/08 P, EU:C:2010:603, 34 punktas ir 2023 m. vasario 2 d. Sprendimo *Ispanija ir kt. / Komisija*, C-649/20 P, C-658/20 P ir C-662/20 P, EU:C:2023:60, 29 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

80 Nagrinėjamu atveju, kaip galima teigti remiantis skundžiamo sprendimo 103 punktu, Bendrajam Teismui pateiktam ketvirtajam pagrindui dėl panaikinimo pagrįsti *British Airways* pirmojoje instancijoje be kita ko teigė, kad galimas poveikis vežimo įkainiams negali būti nustatytas remiantis tik prielaidomis, tačiau turi būti įrodytas, kad Komisijos argumentai priklauso nuo apibrėžto poveikio kitai rinkai, nei ta, kurioje veikia kartelis, įrodymo ir kad turi būti įrodyta tai, kad poveikis buvo esminis, betarpiškas ir numatomas. Bendrasis Teismas šiuos argumentus išnagrinėjo skundžiamo sprendimo 106–175 punktuose.

81 Šio sprendimo 65 punkte išdėstyti argumentai, atvirkščiai, yra pirmą kartą šiame apeliaciniame skunde pateiktas pagrindas. Todėl tie argumentai turi būti pripažinti nepriimtinais.

82 Taip pat tiek, kiek *British Airways* teigia, kad ginčijamame sprendime aiškiai nurodyta, kad Komisija neprivalėjo nagrinėti prie krovinių vežimo oro transportu kainų pridėtų papildomų mokesčių derinimo antikonkurencinio poveikio, reikia pažymėti, kad tie argumentai pateikti ne dėl skundžiamo sprendimo, bet dėl ginčijamo sprendimo, ir kad dėl tos priežasties juos reikia atmesti kaip nepriimtinus (pagal analogiją žr. 2023 m. birželio 29 d. Sprendimo *TUIfly / Komisija*, C-763/21 P, EU:C:2023:528, 53 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

83 Toliau pažymėtina, kad argumentuose, jog apibrėžto poveikio kriterijus negali būti tenkinamas remiantis tik galimu, spekuliaciniu ar hipotetiniu poveikiu, nenurodyti skundžiamo sprendimo punktai, kuriuose Bendrasis Teismas būtų nurodęs tokį poveikį, ir, dėl tos priežasties, nesilaikoma Procedūros reglamento 169 straipsnio 2 dalyje nustatytų reikalavimų. Tuo remiantis darytina išvada, kad šie argumentai yra nepriimtini.

84 Galiausiai, *British Airways* apskritai negali priekaištauti Bendrajam Teismui, kad šis nenagrinėjo, ar Komisija apibūdino, jog poveikis, kaip reikalaujama, buvo numanomas, esminis ir betarpiškas, nes remiantis to sprendimo 144–155, 127–143, taip pat 156–161 punktais galima teigti, kad Bendrasis Teismas patikrino, ar poveikis importuotų prekių kainoms turėjo šiuos požymius, kad pagrįstų Komisijos kompetenciją dėl veiksmų, kurie buvo vykdomi ne Sąjungos ar EEE teritorijoje.

85 Vadinasi, pirmojo pagrindo antra dalis yra iš dalies nepriimtina ir iš dalies nepagrįsta.

86 Atsižvelgiant į išdėstytus argumentus, pirmąjį pagrindą reikia atmesti.

Dėl antrojo pagrindo, grindžiamo teisės klaida, padaryta vertinant ginčijamo kartelio ir į EEE importuotų prekių kainų padidėjimo priežastinį ryšį

Šalių argumentai

87 Dėstydama antrąjį argumentą, *British Airways* teigia, kad Bendrasis Teismas padarė klaidingą išvadą, jog į EEE importuotų prekių kainos gali padidėti dėl atvykstamuosiuose maršrutuose konstatuotų veiksmų.

88 To pagrindo pirmoje dalyje *British Airways* teigia, kad skundžiamo sprendimo 132 punkte Bendrasis Teismas perkėlė įrodinėjo naštą ir iškraipė aiškią įrodymų reikšmę nuspręsdamas, kad jis privalo įrodyti, jog „susisiekiančiųjų indų dėsnis“ yra toks tikėtinas, kad poveikis importuotų prekių kainoms gali tapti nenumatomas. Skundžiamo sprendimo 133 punkte Bendrasis Teismas taip pat klaidingai nustatė, kad *British Airways* tenka našta įrodyti, jog įkainiai atvykstamuosiuose maršrutuose yra pakankamai lankstūs, kad bet kokį papildomų mokesčių virškonkurencinį padidėjimą būtų galima laiku kompensuoti atitinkamu tų įkainių sumažinimu. Jos teigimu, Bendrasis Teismas taip pat dėl klaidingų priežasčių neatsižvelgė į *British Airways* pateiktus įrodymus dėl minėto „susisiekiančiųjų indų dėsnio“, kurie įrodo, kad nagrinėjamu laikotarpiu tie įkainiai buvo atvirkščiai susiję su papildomais mokesčiais.

89 To pagrindo antroje dalyje *British Airways* priekaištauja Bendrajam Teismui, kad šis nesilaikė taisyklių dėl įrodinėjimo naštos ir iškraipė tam tikrus įrodymus, kai skundžiamo sprendimo 137 punkte nurodė, kad ji privalo įrodyti, jog nagrinėjamos bylos aplinkybės nebuvo labai palankios papildomų išlaidų, atsiradusių dėl vieno tęstinio pažeidimo atvykstamuosiuose maršrutuose, perkėlimui siuntėjams galutinėje grandyje, ir to sprendimo 136 punkte pareiškė, kad ginčijamo sprendimo 14 ir 70 konstatuojamosiose dalyse nurodyta, jog krovinių vežimo

paslaugų kaina yra ekspeditorių sąnaudų sudedamoji dalis, kitaip tariant, kintamosios sąnaudos, dėl kurių padidėjimo iš principo išaugo ribinės sąnaudos, pagal kurias tie ekspeditoriai nustato savo kainas. Nė vienoje iš dviejų Bendrojo Teismo nurodytų konstatuojamųjų dalių nekalbama apie ribines ar kintamas sąnaudas ir niekur ginčijamo sprendimo motyvuose dėl apibrėžto poveikio tokios sąnaudos neminimos.

90 Antrojo pagrindo trečioje dalyje *British Airways* teigia, kad, kiek tai susiję su siuntėjams išaugusių krovinių vežimo oro transportu paslaugų kainų padidėjimo perkėlimu į vartotojų mokamas kainas EEE, Bendrasis Teismas, remdamasis jam pateiktais įrodymais, padarė visiškai nepagrįstas išvadas, neatsižvelgė į *British Airways* pateiktus įrodymus ir, be to, skundžiamo sprendimo 139 ir 141 punktuose nurodė ginčijamo sprendimo dalis, kuriose nepateikta jokių reikšmingų su tokiu perkėlimu susijusių duomenų.

91 Šio pagrindo ketvirtoje dalyje *British Airways* teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai skundžiamo sprendimo 140 punkte nurodė, kad vežėjai, kuriems pareikšti prieštaravimai, galėjo numatyti, jog dėl vieno tęstinio pažeidimo, kiek jis susijęs su atvykstamaisiais skrydžiais, padidės importuotų prekių kainos, nors tokia išvada gerokai skyrėsi nuo Komisijos išvados, kurioje tik konstatuota, jog ginčijami veiksmai „gali“ daryti poveikį EEE vartotojams taikomoms kainoms.

92 To pagrindo penktoje dalyje *British Airways* priekaištauja Bendrajam Teismui, kad skundžiamo sprendimo 130 punkte jis nurodė, jog Komisijos konstatuotas pažeidimas taip pat apima atsisakymą mokėti komisinius, tačiau neatsižvelgė į tai, kad, beje, pats konstatavo, jog Komisija padarė klaidą, kai jai priskyrė tą pažeidimo dalį.

93 Komisija prašo atmesti antrąjį pagrindą.

Teisingumo Teismo vertinimas

94 Pirma, reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją Komisija turi pateikti įrodymus, kurie teisės požiūriu būtų tinkami patvirtinti konkurencijos teisės pažeidimą sudarančių faktinių aplinkybių buvimą. Atvirkščiai, įmonė, kuri naudojasi gynybos nuo tokio pažeidimo konstatavimo priemone, turi įrodyti, kad ši gynybos priemonė turi būti pripažinta pagrįsta. Vis dėlto, net jei pagal šiuos principus įrodinėjimo našta tenka Komisijai arba atitinkamai įmonei, dėl faktinių aplinkybių, kuriomis remiasi viena šalis, kitai šaliai gali tekti pateikti paaiškinimus ar pateisinimus, o jų nepateikus, būtų galima pripažinti, kad įrodyta laikantis įrodinėjimo naštą reglamentuojančių taisyklių (šiuo klausimu žr. 2023 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Royal Antwerp Football Club*, C-680/21, EU:C:2023:1010, 120 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

95 Ši jurisprudencija grindžiama bendrosiomis įrodymų rinkimo taisyklėmis ir taikytina situacijai, kai Komisija turi nustatyti savo teritorinę kompetenciją dėl veiksmų, padarytų už Sąjungos ar EEE teritorijos ribų.

96 Nagrinėjamu atveju skundžiamo sprendimo 129–131 punktuose Bendrasis Teismas konstatavo, kad kartelis dėl papildomo kuro mokesčio, papildomo saugumo mokesčio ir atsisakymo mokėti komisinius, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 846, 909, 1199 ir 1208 konstatuojamųjų dalių, buvo analizuojami kaip slapti horizontalaus kainų nustatymo veiksmai, dėl kurių, kaip nustatyta Teisingumo Teismo jurisprudencijoje, be kita ko, didėja kainos, o tai lemia neteisingą išteklių paskirstymą, visų pirma vartotojų nenaudai. Taigi jis nusprendė, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo numatyti, jog horizontalus papildomo kuro mokesčio ir papildomo

saugumo mokesčio nustatymas padidins kainas ir kad atsisakymas mokėti komisinius gali sustiprinti tokį padidėjimą. Bendrasis Teismas konstatavo, kad toks atsisakymas pasireiškė suderintu atsisakymu suteikti ekspeditoriams papildomų mokesčių nuolaidas ir taip leido vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, „išlaikyti [netikrumo dėl įkainių nustatymo] kontrolę“, kurią galėjo sukelti konkurencija dėl komisinių mokėjimo, taigi ir susilaikyti nuo konkurencijos dėl papildomų mokesčių, kaip ginčijamo sprendimo 874 ir 879 konstatuojamosiose dalyse pažymėjo Komisija.

97 Be to, skundžiamo sprendimo 132 punkte Bendrasis Teismas pažymėjo, kad, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 17 konstatuojamosios dalies, krovinių vežimo paslaugų kainą sudaro įkainiai ir papildomi mokesčiai, įskaitant papildomą kuro mokestį ir papildomą saugumo mokestį, ir kad toks padidėjimas iš principo galėjo lemti bendros atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainos padidėjimą, nebent būtų nuspręsta, kad papildomo kuro mokesčio ir papildomo saugumo mokesčio padidėjimas dėl pakankamai tikėtino „susisiekiančiųjų indų dėsnio“ veikimo kompensuojamas atitinkamu įkainių ir kitų papildomų mokesčių sumažinimu. Žinoma, jis pridūrė, kad *British Airways* taip ir neįrodė, jog „susisiekiančiųjų indų dėsnio“ veikimas buvo toks tikėtinas, kad poveikis importuotų prekių kainoms taptų nenumatomas. Vis dėlto, kaip matyti iš šio sprendimo pirmesnio punkto, prieš šią išvadą skundžiamo sprendimo 129–131 punktuose ir 132 punkto pirmame sakinyje pateikta analizė, kurią atlikęs Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo numatyti, jog horizontalus papildomo kuro mokesčio ir papildomo saugumo mokesčio nustatymas ir atsisakymas mokėti komisinius lems visos atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainos padidėjimą.

98 Taigi tik įvertinęs ginčijamą sprendimą ir konstatavęs, kad Komisija pakankamai įrodė tokio padidėjimo numatomumą, Bendrasis Teismas išnagrinėjo, ar *British Airways* pateikė įrodymų, leidžiančių paneigti šią išvadą. Kadangi šiuo klausimu *British Airways* nurodė, jog egzistuoja „susisiekiančiųjų indų dėsnis“, skundžiamo sprendimo 133 punkte jis konstatavo, kad prie *British Airways* atsakymo į prieštaravimo pareiškimą pridėtas grafikas, kuriuo ji rėmėsi siekdama įrodyti šį dėsnį, iš tikrųjų tik parodė esminę neigiamą koreliaciją tarp tų papildomų mokesčių dydžio ir jos įkainių išvykstamuosiuose maršrutuose 2001–2006 m. dydžio ir visiškai neįrodė, kad buvo pakankamai tikėtina, jog papildomo kuro mokesčio ir papildomo saugumo mokesčio padidėjimas bus kompensuotas atitinkamu įkainių ir kitų papildomų mokesčių sumažėjimu tokiu mastu, kad poveikis importuotų prekių kainoms taptų nenumatomas. Taigi išnagrinėdamas, ar *British Airways* pateikė duomenų, leidžiančių paneigti tą išvadą, grindžiamą Komisijos pateiktais įrodymais, kurie, Bendrojo Teismo nuomone, turi įrodomąją galią, jis laikėsi šio sprendimo 94 punkte nurodytos jurisprudencijos. Dėl tos priežasties šio pagrindo pirmoje dalyje pateiktas *British Airways* argumentas, grindžiamas nepateisinamu įrodinėjimo naštos perkėlimu, turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

99 Beje, reikia priminti, kad pagal SESV 256 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 58 straipsnio pirmą pastraipą apeliacinis skundas gali būti paduodamas tik teisės klausimais.

100 Taigi tik Bendrasis Teismas turi jurisdikciją nustatyti ir vertinti bylai reikšmingas faktines aplinkybes ir įrodymus. Jeigu šie įrodymai buvo gauti teisėtai, paisyta bendrųjų teisės principų ir procesinių normų, taikomų įrodinėjimo naštai ir įrodymų rinkimui, tik Bendrasis Teismas gali nustatyti jam pateiktų įrodymų vertę. Faktinių aplinkybių ir įrodymų vertinimas, nebent jie buvo iškreipti, nėra teisės klausimas, dėl kurio galima pateikti apeliacinį skundą Teisingumo Teismui

(1998 m. gegužės 28 d. Sprendimo *Deere / Komisija*, C-7/95 P, EU:C:1998:256, 22 punktas ir 2021 m. kovo 18 d. Sprendimo *Pometon / Komisija*, C-440/19 P, EU:C:2021:214, 50 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

101 Tačiau prisidengdama prieštaravimais, grindžiamais teisės klaida, padaryta vertinant įvarius priežastinius ryšius, ir įrodymų iškraipymu *British Airways* iš tikrųjų siekia užginčyti skundžiamo sprendimo 133 punkte Bendrojo Teismo atliktą faktinių aplinkybių ir įrodymų vertinimą ir, be kita ko, prašo Teisingumo Teismo, kad Bendrojo Teismo atliktą prie jos atsakymo į prieštaravimo pareiškimą pridėto grafiko įrodomosios vertės vertinimą pakeistų savuoju, o tai, kaip galima teigti remiantis šio sprendimo 100 punkte priminta jurisprudencija, nepriskiriama Teisingumo Teismo jurisdikcijai apeliaciniame procese. Dėl tos priežasties ši argumentų dalis, pateikta šio pagrindo pirmai daliai pagrįsti, turi būti atmesta kaip nepriimtina.

102 Antra, viena vertus, Bendrasis Teismas nepažeidė įrodinėjimo naštos paskirstymo taisyklių, kai skundžiamo sprendimo 137 punkte nusprendė, kad *British Airways* nepateikė jokio įrodymo, kad nagrinėjamos bylos aplinkybės nebuvo labai palankios papildomų išlaidų, atsiradusių dėl vieno tęstinio pažeidimo atvykstamuosiuose maršrutuose, perkėlimui siuntėjams galutinėje grandyje. Iš tiesų, tik to sprendimo 136 punkte nusprendęs, kad atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kaina yra ekspeditorių sąnaudos ir kad, kiek tai susiję su kintamosiomis sąnaudomis, dėl tos kainos padidėjimo iš principo padidėjo ribinės sąnaudos, į kurias atsižvelgdami tie ekspeditoriai nustato savo kainas, skundžiamo sprendimo 138 Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo pagrįstai numatyti, jog ekspeditoriai tokias papildomas išlaidas perkels siuntėjams, padidindami tranzito paslaugų kainą. Išnagrinėjęs ekspeditorių įsikišimo daromą įtaką ginčijamo kartelio ir poveikio importuotų prekių kainoms priežastiniam ryšiui, Bendrasis Teismas nusprendė, kad papildomų išlaidų perkėlimas yra numatomas. Atlikdamas tokį vertinimą, skundžiamo sprendimo 159 punkte Bendrasis Teismas be kita ko pažymėjo, kad ekspeditorių įsikišimas nenutraukė priežastinio ryšio grandinės, nes tą įsikišimą objektyviai lėmė ginčijamas kartelis, atsižvelgiant į įprastą rinkos veikimą. Atsižvelgiant į šias aplinkybes, skundžiamo sprendimo 137 punktas gali būti suprantamas tik taip, kad *British Airways* nepateikė įrodymų, galinčių paneigti Komisijos pateiktus faktinius duomenis, ir kad, dėl tos priežasties, remiantis šio sprendimo 94 punkte nurodyta jurisprudencija, Komisija pateikė reikiamus įrodymus.

103 Kita vertus, *British Airways* teiginį, kad Bendrasis Teismas padarė „akivaizdžią klaidą“, kai skundžiamo sprendimo 136 punkte konstatavo, kad, remiantis ginčijamo sprendimo 14 ir 70 konstatuojamosiomis dalimis, krovinių vežimo paslaugų kaina yra ekspeditorių sąnaudos, kurios laikomos kintamosiomis sąnaudomis, o dėl šių padidėjimo iš principo didėjo ribinės sąnaudos, pagal kurias tie ekspeditoriai nustatė savo kainas, reikia atmesti. Bendrasis Teismas, vartodamas žodį „remiantis“, aiškiai nurodė, kad šis teiginys yra ne identiškas tų konstatuojamųjų dalių formuluotės pakartojimas, o jo paties pateikto tų ginčijamo sprendimo ištraukų aiškinimo rezultatas. Taigi tame 136 punkte Bendrasis Teismas tik patikslino ginčijamo sprendimo motyvus ir, remdamasis jame pateikta informacija, padarė tam tikras išvadas, jos neiškraipydamas.

104 Trečia, atsižvelgiant į šio sprendimo 99 ir 100 punktuose primintus principus, reikia konstatuoti, kad *British Airways* teiginys, kad Bendrasis Teismas neatsižvelgė į jam pateiktus įrodymus, būtent kiek tai susiję su siuntėjų vietos išvykimo šalyje nustatymu, ir neatlikęs analizės patvirtino, kad krovinių vežimo oro transportu paslaugų kainų padidėjimas lems importuotų prekių kainų padidėjimą, reiškia, kad paneigiamas Bendrojo Teismo atliktas įrodymų vertinimas ir taip prašoma Teisingumo Teismo iš naujo išnagrinėti faktines aplinkybes, netvirtinant, kad Bendrasis Teismas jas iškraipė. Taigi šis teiginys nepriimtinas.

105 Ketvirta, Bendrasis Teismas visiškai nepakeitė Komisijos motyvų savaisiais, kai skundžiamo sprendimo 140 punkte nurodė, kad vežėjai, kuriems pareikšti prieštaravimai, galėjo numatyti, kad vienas tęstinis pažeidimas, kiek jis susijęs su atvykstamaisiais maršrutais, gali lemti importuotų prekių kainų padidėjimą. Iš tiesų, šis poveikio numatomumo vertinimas visiškai nesiskiria nuo ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje Komisijos pateikto vertinimo, kuriame daroma nuoroda, laikantis skundžiamo sprendimo 114 punkte Bendrojo Teismo primintos 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632, 45 punktas) formuluotės, į antikonkurencinius veiksmus, „galinčius“ daryti poveikį vartotojams EEE.

106 Penkta, *British Airways* teiginys, kad skundžiamo sprendimo 130 punkte Bendrasis Teismas, analizuodamas apibrėžtą poveikį, neatsižvelgė į tai, kad pats konstatavo, jog apeliantė negali būti laikoma atsakinga už pažeidimą, kiek tai susiję su atsisakymu mokėti komisinius, grindžiamas painiava tarp išankstinio klausimo dėl Komisijos kompetencijos nustatymo už Sąjungos ar EEE ribų atliktų veiksmų, kurie gali daryti apibrėžtą poveikį vidaus rinkoje arba EEE, atžvilgiu ir klausimo dėl atsakomybės už ginčijamame sprendime nustatytą vieną tęstinį pažeidimą priskyrimo *British Airways*, kiek tai susiję su jo dalimi dėl atsisakymo mokėti komisinius. Iš tiesų, minėtame 130 punkte Bendrasis Teismas, analizuodamas *British Airways* ketvirtąjį pagrindą, grindžiamą Komisijos kompetencijos taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamosioms krovinių vežimo paslaugoms nebuvimu, tik pažymėjo, kad ginčijamo sprendimo 846, 909, 1199 ir 1208 konstatuojamosiose dalyse nurodyta, jog ginčijami veiksmai susiję su papildomu kuro mokesčiu, papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, neteigiant, kad *British Airways* dalyvavo įgyvendinant pastarąją vieno tęstinio pažeidimo dalį.

107 Kadangi negalima pritarti nė vienai *British Airways* antrojo pagrindo daliai, reikia atmesti visą šį pagrindą.

Dėl trečiojo pagrindo, grindžiamo teisės klaida, padaryta atsižvelgus į vieną tęstinį pažeidimą, kaip visumą

Šalių argumentai

108 Dėstydama trečiąjį pagrindą, *British Airways* teigia, kad skundžiamo sprendimo 172–174 punktuose Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai tikrindamas, ar tenkinamas apibrėžto poveikio kriterijus, atsižvelgė į vieno tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikį.

109 Viena vertus, *British Airways* priekaištauja Bendrajam Teismui, kad jis padarė išvadą, jog sąvoka „vienas tęstinis pažeidimas“ keičia apibrėžto poveikio įrodinėjimo teisines sąlygas, nors ta sąvoka yra proceso ar įrodinėjimo norma, skirta palengvinti Komisijai tenkančią naštą įrodyti kiekvieną konkretų globalaus pažeidimo elementą.

110 Kita vertus, *British Airways* teigia, kad dėl Bendrojo Teismo požiūrio, jog Komisija gali turėti kompetenciją trečiosiose šalyse atliktų veiksmų atžvilgiu, nes egzistuoja ryšys su pažeidimo dalimi, dėl kurios ši institucija turi teritorinę kompetenciją, prasmės netektų griežti principai, reglamentuojantys Komisijos naudojimąsi ekstrateritorine kompetencija pagal Sąjungos konkurencijos teisę, nes tai reikštų, kad, kai Komisija turi kompetenciją dėl tam tikrų su Sąjunga susijusių tarptautinio kartelio aspektų, ji įgyja tarptautinę kompetenciją dėl visų pažeidimo aspektų, įskaitant ir tuos, kurie nekelia numatomo, esminio ar betarpiško poveikio konkurencijai Sąjungos ar EEE vidaus rinkoje.

111 Komisija prašo atmesti šį pagrindą, kurį vertina kaip nereikšmingą ir bet kuriuo atveju nepagrįstą.

Teisingumo Teismo vertinimas

112 Kadangi dėstydama trečiąjį pagrindą *British Airways* kritikuoja skundžiamą sprendimą tik tiek, kiek to sprendimo 172–174 punktuose Bendrasis Teismas nusprendė, kad Komisija pagrįstai išnagrinėjo vieno tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikį ir nustatė, kad apibrėžto poveikio kriterijus, kiek tai susiję su tuo pažeidimu, tenkinamas, reikia pažymėti, kad, dėstydama Bendrajame Teisme pateiktą ketvirtąjį pagrindą dėl panaikinimo, *British Airways* ginčijo tik Komisijos kompetenciją SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį taikyti ginčijamiems veiksmams, kiek jie susiję su atvykstamosiomis krovinių vežimo paslaugomis.

113 Šiuo klausimu skundžiamo sprendimo 162 punkte Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad Komisija pagrįstai nustatė, jog apibrėžto poveikio kriterijus buvo tenkinamas, kiek tai susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimu, vertinant atskirai, todėl Komisijos kompetencija taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį ginčijamiems veiksmams, kiek ji ginčijama, buvo įrodyta. Tai reiškia, kad Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 163–174 punktuose neturėjo papildomai išnagrinėti, ar Komisija, siekdama įrodyti savo kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį ginčijamiems veiksmams, ginčijamo sprendimo 1046 konstatuojamojoje dalyje taip pat pagrįstai nustatė, kad apibrėžto poveikio kriterijus buvo tenkinamas, atsižvelgiant į vieno tęstinio pažeidimo, vertinamo kaip visuma, poveikį.

114 Šiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad *British Airways* argumentai susiję su pertekliniais skundžiamo sprendimo motyvais. Pagal suformuotą jurisprudenciją dėl Bendrojo Teismo sprendimo perteklinių motyvų pateikti prieštaravimai negali lemti to sprendimo panaikinimo, todėl yra nereikšmingi (2002 m. spalio 15 d. Sprendimo *Limburgse Vinyl Maatschappij ir kt. / Komisija*, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P–C-252/99 P ir C-254/99 P, EU:C:2002:582, 537 punktas, taip pat 2024 m. spalio 4 d. Sprendimo *thyssenkrupp / Komisija*, C-581/22 P, EU:C:2024:821, 263 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

115 Dėl tos priežasties trečiasis pagrindas turi būti atmestas kaip nereikšmingas.

116 Kadangi nebuvo pritarta nė vienam *British Airways* apeliacinio skundo pagrindui, reikia atmesti visą apeliacinį skundą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

117 Pagal Procedūros reglamento 184 straipsnio 2 dalį, jeigu apeliacinis skundas yra nepagrįstas, bylinėjimosi išlaidų klausimą sprendžia Teisingumo Teismas.

118 Pagal šio reglamento 138 straipsnio 1 dalį, taikomą apeliaciniame procese pagal šio reglamento 184 straipsnio 1 dalį, iš pralaimėjusios šalies priteisiamos bylinėjimosi išlaidos, jei laimėjusi šalis to reikalavo.

119 Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas iš *British Airways* ir ši bylą pralaimėjo, ji turi padengti ne tik savo, bet ir Komisijos patirtas bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (penktoji kolegija) nusprendžia:

1. Atmesti apeliacinį skundą.

2. Priteisti iš *British Airways* bylinėjimosi išlaidas.

Parašai.