TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2026. gada 26. februārī*

Apelācija – Konkurence – Aizliegtas vienošanās – Kravu gaisa pārvadājumu tirgus – Eiropas Komisijas lēmums, ar ko konstatēts LESD 101. panta, Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu 53. panta un Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu 8. panta pārkāpums – Kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu cenu elementu (degvielas piemaksas, drošības piemaksas un atteikuma maksāt komisijas maksu par piemaksām) saskaņošana – Aizstāvības pamats, kas attiecas uz valsts spiedienu – Eiropas Savienības Vispārējās tiesas lēmums nelemt par noteiktiem prasības pamatiem – Dalības vienotā un turpinātā pārkāpumā pierādījums – Pierādījumi, kas saistīti ar strīdīgā lēmuma apsvērumiem, kuri pamato Vispārējās tiesas atcelto daļu no šā lēmuma rezolutīvās daļas

Lietā C-382/22 P

par apelācijas sūdzību atbilstoši Eiropas Savienības Tiesas statūtu 56. pantam, ko 2022. gada 9. jūnijā iesniegusi

Cathay Pacific Airways Ltd, Honkonga (Ķīna), ko pārstāv *E. Estellon*, *M. Rees*, *avocats*, un *J. Flynn*, *KC*,

apelācijas sūdzības iesniedzēja,

otra lietas dalībniece –

Eiropas Komisija, ko pārstāv *A. Dawes* un *C. Urraca Caviedes*, pārstāvji, kuriem palīdz *J. Holmes*, *BL*,

atbildētāja pirmajā instancē,

TIESA (piektā palāta)

šādā sastāvā: ceturtās palātas priekšsēdētājs I. Jarukaitis [*I. Jarukaitis*] (referents), kas pilda piektās palātas priekšsēdētāja pienākumus, tiesneši J. Regans [*E. Regan*] un D. Gracijs [*D. Gratsias*],

ģenerāladvokāts: A. Rants [*A. Rantos*],

sekretāre: R. Stefanova-Kamiševa [*R. Stefanova-Kamisheva*], administratore,

ņemot vērā rakstveida procesu un 2024. gada 22. aprīļa tiesas sēdi,

* Tiesvedības valoda – angļu.

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2024. gada 5. septembra tiesas sēdē,

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Ar apelācijas sūdzību *Cathay Pacific Airways Ltd* (turpmāk tekstā – "*Cathay Pacific*") lūdz atcelt Eiropas Savienības Vispārējās tiesas 2022. gada 30. marta spriedumu *Cathay Pacific Airways* /Komisija (T-343/17, turpmāk tekstā – "pārsūdzētais spriedums", EU:T:2022:184), ar ko minētā tiesa daļēji noraidījusi *Cathay Pacific* prasību, ar kuru galvenokārt lūgts atcelt Komisijas Lēmumu C(2017) 1742 final (2017. gada 17. marts) par procedūru saskaņā ar LESD 101. pantu, EEZ līguma 53. pantu un Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu 8. pantu (Lieta AT.39258 – Kravu gaisa pārvadājumi) (turpmāk tekstā – "strīdīgais lēmums"), ciktāl tas attiecas uz apelācijas sūdzības iesniedzēju, kā arī atcelt tai šajā lēmumā uzlikto naudas sodu un – pakārtoti – samazināt šī naudas soda apmēru.

Atbilstošās tiesību normas

EK un Šveices gaisa transporta nolīgums

2 Nolīgums starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu, kas parakstīts Luksemburgā 1999. gada 21. jūnijā un Eiropas Kopienas vārdā apstiprināts ar Padomes un attiecībā uz nolīgumu par zinātnisku un tehnoloģisku sadarbību arī Komisijas Lēmumu 2002/309/EK, Euratom (2002. gada 4. aprīlis) par septiņu nolīgumu noslēgšanu ar Šveices Konfederāciju (OV 2002, L 114, 1. lpp.; labojums – OV 2015, L 210, 38. lpp.) (turpmāk tekstā – "EK un Šveices gaisa transporta nolīgums"), stājās spēkā 2002. gada 1. jūnijā. Šā nolīguma 8. un 9. pants *mutatis mutandis* atbilst attiecīgi LESD 101. un 102. pantam.

3 Minētā nolīguma 11. pantā noteikts:

"1. Nolīguma 8. un 9. panta noteikumus piemēro [..] Kopienas iestādes saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem, kas noteikti šā Nolīguma pielikumā, ņemot vērā ciešākas sadarbības vajadzību starp Kopienas un Šveices iestādēm.

2. Šveices iestādes saskaņā ar 8. un 9. panta noteikumiem lemj par visu nolīgumu, lēmumu un saistīto darbību pieņemamību [..] attiecībā uz maršrutiem starp Šveici un trešām valstīm."

4 Padomes Regula (EK) Nr. 1/2003 (2002. gada 16. decembris) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti [LESD 101.] un [102.] pantā (OV 2003, L 1, 1. lpp.), saistībā ar šo nolīgumu kļuva piemērojama no 2007. gada 5. decembra atbilstoši Lēmumam Nr. 1/2007 par Kopienas/Šveices Apvienotās gaisa pārvadājumu komitejas izveidi saskaņā ar Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas Nolīgumu par gaisa transportu [Apvienotās Kopienas un Šveices gaisa transporta komitejas, kas izveidota ar Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas Nolīgumu par gaisa transportu, Lēmumam Nr. 1/2007] (2007. gada 5. decembris), ar ko aizstāj Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas Nolīguma par gaisa transportu pielikumu (OV 2008, L 34, 19. lpp.). No šī datuma tā aizstāja Padomes Regulu (EEK) Nr. 3975/87 (1987. gada 14. decembris)

par procedūru konkurences noteikumu piemērošanai attiecībā uz uzņēmumiem gaisa transporta nozarē (OV 1987, L 374, 1. lpp.), kas EK un Šveices gaisa transporta nolīguma pielikumā bija ietverta kopš nolīguma stāšanās spēkā.

LESD

5 LESD 101. panta 1. punktā noteikts:

"Turpmāk norādītais ir aizliegts kā nesaderīgs ar iekšējo tirgu: visi nolīgumi uzņēmumu starpā, uzņēmumu apvienību lēmumi un saskaņotas darbības, kas var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm un kuru mērķis vai sekas ir nepieļaut, ierobežot vai izkropļot konkurenci iekšējā tirgū, un jo īpaši darbības, ar kurām:

a) tieši vai netieši nosaka iepirkuma vai pārdošanas cenas, vai kādus citus tirdzniecības nosacījumus;

b) ierobežo vai kontrolē ražošanu, tirgus, tehnikas attīstību vai investīcijas;

c) sadala tirgus vai piegādes avotus;

[..]."

EEZ līgums

6 1992. gada 2. maija Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu (OV 1994, L 1, 3. lpp.; turpmāk tekstā – "EEZ līgums") 53. pants *mutatis mutandis* atbilst LESD 101. pantam.

7 Regula Nr. 1/2003, redakcijā ar grozījumiem, kas izdarīti ar Padomes 2004. gada 26. februāra Regulu (EK) Nr. 411/2004 (OV 2004, L 68, 1. lpp.), tika iekļauta EEZ līgumā, pirmkārt, ar EEZ Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 130/2004 (2004. gada 24. septembris), ar ko groza EEZ līguma XIV pielikumu (Konkurence), 21. protokolu (Par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas attiecas uz uzņēmumiem) un 23. protokolu (Par uzraudzības iestāžu sadarbību) (OV 2005, L 64, 57. lpp.) – šis lēmums stājās spēkā 2005. gada 19. maijā –, un, otrkārt, ar EEZ Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 40/2005 (2005. gada 11. marts), ar ko groza EEZ līguma XIII pielikumu (Transports) un 21. protokolu (par uzņēmumiem piemērojamo konkurences noteikumu īstenošanu) (OV 2005, L 198, 38. lpp.), – šis lēmums stājās spēkā tajā pašā dienā.

Regula Nr. 1/2003

8 Regulas Nr. 1/2003 25. pantā "Noilguma termiņi sodu uzlikšanai" noteikts:

"1. Uz pilnvarām, kas ar 23. un 24. pantu piešķirtas [Eiropas] Komisijai, attiecas šādi noilguma termiņi:

a) trīs gadi gadījumā, kad pārkāpti noteikumi attiecībā uz informācijas pieprasīšanu vai pārbaužu veikšanu;

b) pieci gadi visu pārējo pārkāpumu gadījumā.

2. Laiku skaita no dienas, kurā izdarīts pārkāpums. Tomēr pārkāpumu turpināšanas vai atkārtošanas gadījumā laiku skaita no dienas, kurā pārtrauc pārkāpšanu.

3. Jebkura rīcība, ko izmeklēšanā vai tiesvedībā attiecībā uz pārkāpumu veikusi Komisija vai dalībvalsts konkurences iestāde, pārtrauc noilguma termiņu soda naudu [naudas sodu] vai periodisko soda maksājumu uzlikšanai. Noilguma termiņu pārtrauc no dienas, kurā rīcība ir paziņota vismaz vienam uzņēmumam vai vienai uzņēmumu apvienībai, kas piedalījās pārkāpumā. Rīcība, kas pārtrauc termiņa skaitīšanu, jo īpaši iekļauj:

a) rakstiskus informācijas pieprasījumus, ko izdarījusi Komisija vai dalībvalsts konkurences iestāde;

b) rakstiskus pārbaužu veikšanas pilnvarojumus, ko savām amatpersonām izsniegusi Komisija vai dalībvalsts konkurences iestāde;

c) tiesas procesu uzsākšanu, ko veic Komisija vai dalībvalsts konkurences iestāde;

d) Komisijas vai dalībvalsts konkurences iestādes iebildumu paziņošanu.

4. Noilguma termiņa pārtraukšana attiecas uz visiem uzņēmumiem vai uzņēmumu apvienībām, kas piedalījās pārkāpumā.

5. Pēc katra pārtraukuma noilgums sākas no jauna. Tomēr vēlākais, kad iestājas noilgums, ir diena, kurā beidzas termiņš, kas ir divreiz ilgāks par noilguma termiņu, ja Komisija nav uzlikusi soda naudu [naudas sodu] vai periodisko soda maksājumu. Šo termiņu pagarina par laiku, uz kuru noilguma termiņš ir pārtraukts [apturēts] atbilstoši 6. punktam.

6. Noilguma termiņu soda naudu [naudas sodu] vai periodisko soda maksājumu uzlikšanai pārtrauc [aptur] uz laiku, kamēr Komisijas lēmumu izskata [..] Tiesas procesā."

Tiesvedības priekšvēsture un strīdīgais lēmums

9 Tiesvedības priekšvēsturi un strīdīgo lēmumu, kas izklāstīti pārsūdzētā sprieduma 1.–60. punktā, šīs tiesvedības vajadzībām var rezumēt šādi.

10 *Cathay Pacific* ir aviosabiedrība. Faktu norises laikā *Cathay Pacific* sniedza kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumus ar vienas no tās uzņēmējdarbības vienībām starpniecību, proti, *Cathay Pacific Cargo*.

11 Kravu pārvadājumu nozarē aviosabiedrības nodrošina preču pārvadājumus pa gaisa ceļiem (turpmāk tekstā – "pārvadātāji"). Parasti pārvadātāji sniedz kravu pārvadājumu pakalpojumus ekspeditoriem, kuri organizē šo kravu sūtīšanu nosūtītāju vārdā. Savukārt šie ekspeditori maksā pārvadātājiem cenu, ko veido, pirmkārt, tarifi, kas aprēķināti par kilogramu, un, otrkārt, dažādas piemaksas.

Administratīvais process

12 2005. gada 7. decembrī Komisija atbilstoši tās Paziņojumam par atbrīvojumu no sodanaudas [naudas soda] un sodanaudas [naudas soda] samazināšanu karteļu gadījumos [aizliegtu vienošanos lietās] (OV 2002, C 45, 3. lpp.) saņēma *Deutsche Lufthansa AG* un divu tās meitasuzņēmumu *Lufthansa Cargo AG* un *Swiss International Air Lines AG* pieteikumu par atbrīvojumu no naudas soda. Šajā pieteikumā bija ziņots par pretkonkurences saziņu starp vairākiem pārvadātājiem attiecībā uz kravu gaisa pārvadājumu tirgū sniegto pakalpojumu cenu veidojošiem elementiem, proti, par tā saukto "degvielas" un "drošības" piemaksu ieviešanu, kā arī par šo pārvadātāju atteikumu maksāt ekspeditoriem komisijas maksu par šīm piemaksām (turpmāk tekstā – "atteikums maksāt komisijas maksu").

13 2006. gada 14. un 15. februārī Komisija vairāku pārvadātāju telpās veica nepieteiktas pārbaudes.

14 Pēc šīm pārbaudēm vairāki pārvadātāji, tostarp *Cathay Pacific*, iesniedza pieteikumu par atbrīvojumu no naudas soda saskaņā ar šā sprieduma 12. punktā minēto Paziņojumu par atbrīvojumu no sodanaudas [naudas soda] un sodanaudas [naudas soda] samazināšanu karteļu gadījumos [aizliegtu vienošanos lietās].

15 2007. gada 19. decembrī Komisija nosūtīja paziņojumu par iebildumiem 27 pārvadātājiem, tostarp *Cathay Pacific*, kas pēc tam iesniedza rakstveida apsvērumus. Uzklausīšana notika no 2008. gada 30. jūnija līdz 4. jūlijam.

Sākotnējais lēmums

16 2010. gada 9. novembrī Komisija pieņēma Lēmumu C(2010) 7694, galīgā redakcija, par procedūru saskaņā ar [LESD] 101. pantu, EEZ līguma 53. pantu un Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu 8. pantu (Lieta COMP/39258 – Kravu gaisa pārvadājumi) (turpmāk tekstā – "sākotnējais lēmums"). Šis lēmums bija adresēts 21 pārvadātājam, tostarp *Cathay Pacific*.

17 Minētā lēmuma pamatojumā bija norādīts, ka apsūdzētie pārvadātāji ir saskaņojuši savu rīcību kravu pārvadājumu pakalpojumu cenu noteikšanas jomā, vienojoties par degvielas piemaksu, drošības piemaksu un atteikumu maksāt komisijas maksu, un tādējādi piedalījušies vienotā un turpinātā LESD 101. panta, EEZ līguma 53. panta un EK un Šveices gaisa transporta nolīguma 8. panta pārkāpumā, kas aptver Eiropas Ekonomikas zonas (EEZ) un Šveices teritoriju.

2015. gada 16. decembra spriedumi

18 Ar 2015. gada 16. decembra spriedumu *Cathay Pacific Airways*/Komisija (T-38/11, EU:T:2015:985) Vispārējā tiesa atcēla sākotnējo lēmumu, ciktāl tas attiecās uz *Cathay Pacific*. Ar divpadsmit citiem tās pašas dienas spriedumiem Vispārējā tiesa arī pilnībā vai daļēji atcēla šo lēmumu, ciktāl tas attiecās uz divpadsmit citiem pārvadātājiem vai pārvadātāju grupām.

19 Vispārējā tiesa uzskatīja, ka minētajā lēmumā trūkst pamatojuma.

Strīdīgais lēmums

20 2016. gada 20. maijā Komisija sākotnējā lēmumā minētajiem pārvadātājiem, kuri par šo lēmumu bija cēluši prasību Vispārējā tiesā, nosūtīja vēstuli, informējot par savu nodomu no jauna pieņemt lēmumu, ar kuru tiktu konstatēta to dalība vienotā un turpinātā LESD 101. panta, EEZ līguma 53. panta un EK un Šveices gaisa transporta nolīguma 8. panta pārkāpumā visos sākotnējā lēmumā minētajos maršrutos. Tiem tika dots viens mēnesis apsvērumu iesniegšanai. Visi šie pārvadātāji ir izmantojuši šo iespēju.

21 2017. gada 17. martā Komisija pieņēma strīdīgo lēmumu, kas adresēts 19 pārvadātājiem, tostarp *Cathay Pacific*.

22 Strīdīgajā lēmumā norādīts, ka apsūdzētie pārvadātāji saskaņoja savu rīcību attiecībā uz cenu noteikšanu par kravu pārvadājumu pakalpojumiem visā pasaulē, izmantojot degvielas piemaksu, drošības piemaksu un atteikumu maksāt komisijas maksu (turpmāk tekstā – "strīdīgā aizliegtā vienošanās"), tādējādi izdarot vienotu un turpinātu LESD 101. panta, EEZ līguma 53. panta un EK un Šveices gaisa transporta nolīguma 8. panta pārkāpumu.

23 Šā lēmuma 4. iedaļā "Faktu apraksts" Komisija tostarp norādīja, ka izmeklēšanā tika atklāta pasaules mēroga aizliegta vienošanās, kuras pamatā bija ilgstošā laikposmā uzturētas divpusējas un daudzpusējas saziņas tīkls starp konkurentiem attiecībā uz rīcību, ko tie bija nolēmuši, paredzējuši vai plānojuši īstenot saistībā ar dažādiem iepriekšējā punktā minētajiem kravu pārvadājumu pakalpojumu cenas elementiem. Tā uzsvēra, ka šā saziņas tīkla kopējais mērķis bija saskaņot konkurentu rīcību attiecībā uz cenu noteikšanu vai mazināt nenoteiktību attiecībā uz to cenu politiku. Turpinājumā Komisija aprakstīja saziņu par attiecīgi degvielas piemaksu, drošības piemaksu un atteikumu maksāt komisijas maksu un izvērtēja faktiskos pierādījumus, kas attiecas, pirmkārt, uz strīdīgo aizliegto vienošanos kopumā un, otrkārt, uz katru minētā lēmuma adresātu.

24 Strīdīgā lēmuma 5. iedaļā "Atbilstošo konkurences tiesību normu piemērošana" Komisija lietas faktiem piemēroja LESD 101. pantu, vienlaikus precizējot, ka atsauces uz šo pantu jālasa arī kā atsauces uz EEZ līguma 53. pantu un EK un Šveices gaisa transporta nolīguma 8. pantu, ņemot vērā, ka šīs tiesību normas ir piemērojamas *mutatis mutandis*, ja vien nav noteikts citādi.

25 Komisija šajā ziņā attiecībā uz tās kompetenci izvērtēja savas temporālās un teritoriālās kompetences robežas, lai konstatētu konkurences tiesību normu pārkāpumu konkrētajā gadījumā un uzliktu par to sodu.

26 Pirmkārt, strīdīgā lēmuma 822.–832. apsvērumā, kas veido tā 5.2. apakšiedaļu "Komisijas kompetence", Komisija būtībā norādīja, ka LESD 101. pantu nepiemēros nolīgumiem un darbībām pirms 2004. gada 1. maija saistībā ar maršrutiem starp lidostām Eiropas Savienībā un lidostām ārpus EEZ (turpmāk tekstā – "maršruti starp Savienību un trešām valstīm"), EEZ līguma 53. pantu nepiemēros nolīgumiem un darbībām pirms 2005. gada 19. maija saistībā ar maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm un maršrutiem starp lidostām valstīs, kuras ir EEZ līguma līgumslēdzējas puses un nav Savienības dalībvalstis, un lidostām trešās valstīs (turpmāk tekstā – "maršruti starp EEZ, izņemot Savienību, un trešām valstīm") un visbeidzot – EK un Šveices gaisa transporta nolīguma 8. pantu nepiemēros nolīgumiem un darbībām pirms 2002. gada 1. jūnija saistībā ar maršrutiem starp Savienībā esošajām lidostām un Šveices lidostām (turpmāk tekstā – "maršruti starp Savienību un Šveici"). Minētā lēmuma 832. apsvērumā tā precizēja, ka ar šo lēmumu tā "nekādi netiecas atklāt jelkādu [EK un Šveices gaisa transporta nolīguma] 8. panta pārkāpumu saistībā ar kravu pārvadājumu pakalpojumiem [starp] Šveici [un] trešām valstīm".

27 Otrkārt, strīdīgā lēmuma 1036.–1046. apsvērumā, kas veido tā 5.3.8. apakšiedaļu "LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta piemērojamība ienākošajiem maršrutiem", Komisija izklāstīja iemeslus, kuru dēļ tā noraidījusi vairāku apsūdzēto pārvadātāju argumentus, ka – no starptautisko publisko tiesību normu skatpunkta – Komisija esot pārsniegusi savas teritoriālās kompetences robežas, konstatēdama šo abu tiesību normu pārkāpumu maršrutos no trešām valstīm uz EEZ (turpmāk tekstā – "ienākošie maršruti" un, ja runa ir par kravu pārvadājumu pakalpojumiem šajos maršrutos, "ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumi") un uzlikdama par to sodu.

28 It īpaši minētā lēmuma 1045. apsvērumā Komisija norādīja, ka pretkonkurences darbībām attiecībā uz ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem varēja "būt nepastarpinātas, būtiskas un paredzamas sekas Savienības un EEZ teritorijā, ņemot vērā, ka uz EEZ veikto gaisa pārvadājumu izmaksu palielināšanās un tātad augstākas importēto preču cenas pēc būtības var ietekmēt patērētājus EEZ teritorijā". Tā piebilda, ka aplūkojamajā lietā šīm darbībām šāda ietekme varēja būt arī uz kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, ko sniedz citi pārvadātāji EEZ teritorijā starp mezglpunktiem ("*hubs*"), kurus EEZ izmanto trešo valstu pārvadātāji, un šo sūtījumu galamērķa lidostām EEZ teritorijā, ko neapkalpo trešās valsts pārvadātājs.

29 Turklāt šā lēmuma 1046. apsvērumā Komisija norādīja, ka strīdīgā aizliegtā vienošanās tika "īstenota pasaules mērogā", ka vienošanās attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem bija LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta vienota un turpināta pārkāpuma daļa un ka piemaksu vienveidīga piemērošana visā pasaulē bija šīs aizliegtās vienošanās pamatelements.

30 Strīdīgā lēmuma 5.3. apakšiedaļa, kas attiecas uz LESD 101. panta, EEZ līguma 53. panta un EK un Šveices gaisa transporta nolīguma 8. panta piemērošanu konkrētajā lietā, ietver 833.–1052. apsvērumu. Pirmkārt, šā lēmuma 846. apsvērumā Komisija norādīja, ka apsūdzētie pārvadātāji bija saskaņojuši savu rīcību vai ietekmējuši cenu noteikšanu un ka "tas galu galā izpaudās kā cenu noteikšana saistībā ar" degvielas piemaksu, drošības piemaksu un jautājumu par komisijas maksas maksāšanu ekspeditoriem par piemaksām. Minētā lēmuma 861. apsvērumā tā secināja, ka "kravu pārvadājumu pakalpojumu cenu noteikšanas saskaņošanas vispārējā sistēma", kuras esība tika atklāta tās veiktajā izmeklēšanā, liecina par "saliktu pārkāpumu, kas sastāv no dažādām darbībām, kuras var kvalificēt vai nu kā nolīgumu, vai arī kā saskaņotu darbību, un šajā saistībā konkurenti varēja ar konkurenci saistītos riskus apzināti aizstāt ar savstarpēju praktisku sadarbību".

31 Otrkārt, strīdīgā lēmuma 869. apsvērumā Komisija norādīja, ka "aplūkojamā rīcība ir [LESD] 101. panta vienots un turpināts pārkāpums", 870.–902. apsvērumā precizējot, ka attiecīgajām darbībām bija vienots pretkonkurences mērķis kavēt konkurenci kravu pārvadājumu nozarē EEZ teritorijā, ka tās attiecās uz kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu un to cenu noteikšanu, kā arī uz vieniem un tiem pašiem uzņēmumiem, ka tām bija vienots un turpināts raksturs un ka tās attiecās uz trim sastāvdaļām, proti, degvielas piemaksu, drošības piemaksu un atteikumu maksāt komisijas maksu. Šajā ziņā Komisija minētā lēmuma 881. apsvērumā norādīja, ka *Cathay Pacific* bija iesaistīta šajās trīs sastāvdaļās.

32 Treškārt, minētā lēmuma 903. apsvērumā Komisija secināja, ka konkrētās pretkonkurences rīcības mērķis bija ierobežot konkurenci vismaz Savienības, EEZ un Šveices teritorijā. Strīdīgā lēmuma 917. apsvērumā tā būtībā piebilda, ka tāpēc nav jāņem vērā šīs rīcības konkrētās sekas.

33 Ceturtkārt, strīdīgā lēmuma 972.–1021. apsvērumā Komisija izvērtēja tiesisko regulējumu septiņās trešās valstīs, par kurām vairāki apsūdzētie pārvadātāji apgalvoja, ka šis regulējums tiem licis vienoties par piemaksām, tādējādi liedzot piemērot atbilstošās konkurences tiesību normas. Komisija uzskatīja, ka šie pārvadātāji nav pierādījuši, ka tie ir rīkojušies šo trešo valstu radītā spiediena dēļ.

34 Piektkārt, šā lēmuma 1024.–1035. apsvērumā Komisija norādīja, ka vienotais un turpinātais pārkāpums varēja būtiski ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm, starp EEZ līguma līgumslēdzējām pusēm un starp EK un Šveices gaisa transporta nolīguma līgumslēdzējām pusēm.

35 Strīdīgā lēmuma 7. iedaļa "Pārkāpuma ilgums" ietver šā lēmuma 1146.–1169. apsvērumu. Kā izriet no minētā lēmuma 1146. apsvēruma, Komisija uzskatīja, ka strīdīgā aizliegtā vienošanās sākusies 1999. gada 7. decembrī un ilgusi līdz 2006. gada 14. februārim. 1146. apsvērumā tā precizēja, ka ar šo aizliegto vienošanos ticis pārkāpts:

– LESD 101. pants – no 1999. gada 7. decembra līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz gaisa transportu starp lidostām Savienības teritorijā;

– LESD 101. pants – no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz gaisa transportu maršrutos starp Savienību un trešām valstīm;

– EEZ līguma 53. pants – no 1999. gada 7. decembra līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz gaisa transportu starp lidostām EEZ teritorijā (turpmāk tekstā – "EEZ iekšējie maršruti");

– EEZ līguma 53. pants – no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz gaisa transportu maršrutos starp EEZ, izņemot Savienību, un trešām valstīm;

– EK un Šveices gaisa transporta nolīguma 8. pants – no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim attiecībā uz gaisa transportu maršrutos starp Savienību un Šveici.

36 Šā lēmuma 1169. apsvērumā Komisija norādīja, ka attiecībā uz *Cathay Pacific* pārkāpums ildzis no 2000. gada 4. janvāra līdz 2006. gada 14. februārim.

37 Strīdīgā lēmuma 8. iedaļā Komisija, atsaucoties uz Pamatnostādnēm naudas soda aprēķināšanai, piemērojot Regulas (EK) Nr. 1/2003 23. panta 2. punkta a) apakšpunktu (OV 2006, C 210, 2. lpp.), izvērtēja jautājumu par veicamiem korektīviem pasākumiem un uzliekamiem naudas sodiem. Pamatojoties uz minēto pamatnostādņu 37. punktu, Komisija tostarp piemēroja 50 % samazinājumu naudas sodu pamatsummām, jo daļa pakalpojumu attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem un maršrutiem no EEZ uz trešām valstīm, izņemot maršrutus starp Savienību un Šveici, bija sniegti ārpus teritorijas, uz kuru attiecas EEZ līgums, un daļa kaitējuma tātad varēja rasties ārpus minētās teritorijas. Turklāt, piemērojot šo pamatnostādņu 29. punktu, Komisija apsūdzētajiem pārvadātājiem piešķīra papildu 15 % samazinājumu naudas soda pamatsummām, pamatojoties uz to, ka atsevišķi tiesiskie regulējumi bija veicinājuši strīdīgo aizliegto vienošanos.

38 Strīdīgā lēmuma rezolutīvās daļas 1., 3. un 4. pantā noteikts:

"1. pants

Saskaņojot rīcību attiecībā uz cenu noteikšanu par kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu visā pasaulē saistībā ar degvielas piemaksu, [drošības piemaksu] un komisijas maksas maksāšanu par piemaksām, turpmāk minētie uzņēmumi ir izdarījuši šādu [LESD] 101. panta, [EEZ līguma] 53. panta un [EK un Šveices gaisa transporta nolīguma] 8. panta vienotu un turpinātu pārkāpumu attiecībā uz šādiem maršrutiem šādos laikposmos.

1) Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši [LESD] 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu attiecībā uz maršrutiem starp EEZ esošajām lidostām šādos laikposmos:

[..].
g) [*Cathay Pacific*] – no 2000. gada 4. janvāra līdz 2006. gada 14. februārim;

[..].

2) Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši [LESD] 101. pantu attiecībā uz [maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm] šādos laikposmos:

[..]
g) [*Cathay Pacific*] – no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

[..].

3) Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši EEZ līguma 53. pantu attiecībā uz [maršrutiem starp EEZ, izņemot Savienību, un trešām valstīm] šādos laikposmos:

[..].
g) [*Cathay Pacific*] – no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

[..].

4) Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši [EK un Šveices gaisa transporta nolīguma] 8. pantu attiecībā uz [maršrutiem starp Savienību un Šveici] šādos laikposmos:

[..].
g) [*Cathay Pacific*] – no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim;

[..].

3. pants

Par šā lēmuma 1. pantā minēto vienoto un turpināto pārkāpumu uzliek šādus naudas sodus [..]:

[..]

g) [*Cathay Pacific*] – 57 120 000 [EUR];

[..].

4. pants

Uzņēmumi, kas minēti 1. pantā, nekavējoties izbeidz minētajā pantā norādīto vienoto un turpināto pārkāpumu, ja tie vēl nav to izdarījuši.

Tāpat tiem ir jāatturas no jebkādas darbības vai rīcības, kurai būtu tāds pats vai līdzīgs mērķis vai sekas."

Tiesvedība Vispārējā tiesā un pārsūdzētais spriedums

39 Ar 2017. gada 31. maijā Vispārējās tiesas kancelejā iesniegto prasības pieteikumu *Cathay Pacific* cēla prasību, lūdzot atcelt strīdīgā lēmuma 1. panta 1.–4. punktu, ciktāl tie attiecas uz *Cathay Pacific*, un minētā lēmuma 3. pantu, ciktāl tajā šai sabiedrībai uzlikts naudas sods 57 120 000 EUR, vai – pakārtoti – samazināt šī naudas soda apmēru.

40 Šīs prasības pamatojumam *Cathay Pacific* izvirzīja septiņus atcelšanas pamatus. Pirmais pamats attiecās uz tiesību kļūdu, kļūdu faktos, kļūdu vērtējumā un tiesību uz aizstāvību pārkāpumu, jo šī sabiedrība tika atzīta par atbildīgu par vienoto un turpināto pārkāpumu EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici. Otrais pamats bija par Regulas Nr. 1/2003 25. panta un tiesiskās drošības, "taisnīguma" un labas tiesu pārvaldības principu pārkāpumu. Trešais pamats attiecās uz kļūdām, kas esot pieļautas, *Cathay Pacific* vainojot šajā pārkāpumā. Ceturtais pamats bija saistīts ar nepietiekami pamatotu konstatējumu par šīs sabiedrības dalību minētajā pārkāpumā attiecībā uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici. Piektais pamats attiecās uz vairākām kļūdām, vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu un pamatojuma nenorādīšanu attiecībā uz *Cathay Pacific* darbībām trešās valstīs, ņemot vērā tajās piemērojamā tiesiskā regulējuma īpatnības. Ar sesto pamatu tika apgalvots, ka Komisijai nav kompetences konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu ienākošajos maršrutos un sodīt par to. Septītais pamats attiecās uz kļūdām naudas soda aprēķinā.

41 Ar pārsūdzēto spriedumu Vispārējā tiesa, apmierinājusi otro prasības pamatu, atcēla strīdīgā lēmuma 1. panta 1. punkta g) apakšpunktu un 4. punkta g) apakšpunktu, ciktāl tajos konstatēts, ka *Cathay Pacific* ir pārkāpusi LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu attiecībā uz EEZ iekšējiem maršrutiem, kā arī EK un Šveices gaisa transporta nolīguma 8. pantu attiecībā uz maršrutiem starp Savienību un Šveici.

42 Šajā ziņā Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 239. un 243. punktā secināja, ka *Cathay Pacific* celtā prasība par sākotnējo lēmumu nevarēja izraisīt Regulas Nr. 1/2003 25. panta 6. punktā paredzētā noilguma termiņa apturēšanu attiecībā uz pārkāpjošo rīcību saistībā ar EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, ņemot vērā, ka šis lēmums, pēc minētās tiesas domām, neattiecās uz šo pārkāpjošo rīcību. Tādējādi pārsūdzētā sprieduma 245. punktā tā secināja, ka, strīdīgajā lēmumā sodot *Cathay Pacific* par vienoto un turpināto pārkāpumu EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici, Komisija ir pārkāpusi Regulas Nr. 1/2003 25. pantā ietvertās normas par noilgumu.

43 Tā kā Vispārējā tiesa ir apmierinājusi otro prasības pamatu, pārsūdzētā sprieduma 249. un 254. punktā tā uzskatīja, ka pirmā un ceturtā prasības pamata pārbaude ir kļuvusi nelietderīga.

44 Īstenojot neierobežoto kompetenci, Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 671. punktā noteica *Cathay Pacific* uzliekamo naudas sodu 47 040 000 EUR.

Lietas dalībnieku prasījumi apelācijas tiesvedībā

45 Apelācijas sūdzībā *Cathay Pacific* lūdz Tiesu:

– atcelt pārsūdzētā sprieduma rezolutīvās daļas 3. punktu;

– apmierināt pārējos pirmajā instancē izvirzītos prasījumus;

– līdz ar to atcelt pārējos strīdīgā lēmuma 1. panta 1.–4. punktā ietvertos konstatējumus par pārkāpumu, ciktāl tie attiecas uz *Cathay Pacific*, un atcelt tā naudas soda atlikumu, kas tai uzlikts ar strīdīgā lēmuma 3. pantu;

– pakārtoti – īstenojot savu neierobežoto kompetenci, atcelt vai samazināt *Cathay Pacific* uzliktā naudas soda atlikumu, ņemot vērā objektīvās kļūdas, kas esot pieļautas pārsūdzētā sprieduma motīvos un argumentācijā, kā aprakstīts sešos apelācijas sūdzības pamatos;

– katrā ziņā piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, kas radušies gan apelācijas tiesvedībā, gan tiesvedībā Vispārējā tiesā.

46 Komisijas prasījumi Tiesai ir šādi:

– noraidīt apelācijas sūdzību un piespriest *Cathay Pacific* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus;

– pakārtoti – ja apelācijas sūdzība tiktu apmierināta, nodot lietu atpakaļ Vispārējai tiesai un atlikt lēmuma par tiesāšanās izdevumiem pieņemšanu.

Par apelācijas sūdzību

47 Apelācijas sūdzības atbalstam *Cathay Pacific* izvirza sešus pamatus. Ar pirmo apelācijas sūdzības pamatu tiek apgalvots, ka Vispārējā tiesa ir kļūdaini atzinusi Savienības kompetenci attiecībā uz rīcību ienākošajos maršrutos. Otrais pamats ir par to, ka Vispārējā tiesa esot kļūdaini kvalificējusi un kļūdaini piemērojusi tā saukto "valsts noteiktā pienākuma" argumentu un ka tā neesot pienācīgi ņēmusi vērā starptautiskās savstarpējās atzīšanas un neiejaukšanās suverēnas trešās valsts lietās principus. Trešais pamats attiecas uz to, ka Vispārējā tiesa neesot lēmusi par visiem tajā notiekošajā tiesvedībā izvirzītajiem argumentiem. Ceturtais pamats, kas būs jāizskata pēc piektā pamata, attiecas uz to, ka Vispārējās tiesas secinājumam, ka *Cathay Pacific* piedalījās vienotā un turpinātā pārkāpumā, neesot pienācīga pamatojuma, un uz vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu. Piektais pamats ir par tiesību kļūdām, izvērtējot pierādījumus, kas nav tieši saistīti ar pārkāpumiem, kuros vainota *Cathay Pacific*, un uz nepietiekamu argumentāciju attiecībā uz pierādījumiem par *Cathay Pacific* dalību vienotā un turpinātā pārkāpumā. Sestais pamats attiecas uz tiesību kļūdām, ciktāl Vispārējā tiesa esot uzskatījusi, ka atteikums maksāt komisijas maksu ir pretrunā LESD 101. pantam un/vai ietilpst vienotā un turpinātā pārkāpumā.

Par pirmo apelācijas sūdzības pamatu – Komisijas kompetences neesību piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem

48 Pirmais *Cathay Pacific* apelācijas sūdzības pamats sastāv no četrām daļām.

49 Pirmajā pamata daļā *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, sagrozīdama trīs kritērija, kas balstīts uz pretkonkurences darbību raksturīgajām sekām Savienībā (turpmāk tekstā – "raksturīgo seku kritērijs"), kumulatīvos elementus. Otrajā pamata daļā tā apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, uzskatīdama, ka raksturīgo seku kritērija vērtējums nav nepieciešams attiecībā uz rīcību ārvalstīs, ja šī rīcība ir daļa no tāda vienota un turpināta pārkāpuma, kuram ir citi elementi, kas ietekmējuši EEZ. Trešajā pamata daļā tā apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, uzskatīdama, ka raksturīgo seku kritērijam nav nozīmes, ja runa ir par konkurences ierobežojumu mērķa dēļ. Ceturtajā pamata daļā tā apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, Komisijas nepietiekamo pamatojumu aizstājot ar savējo.

50 Vispirms jāizvērtē šā pamata trešā daļa.

Par trešo pamata daļu – tiesību kļūdām, kas esot pieļautas raksturīgo seku analīzē

– *Lietas dalībnieku argumenti*

51 Pēc *Cathay Pacific* domām, Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 122. un 123. punktā kļūdaini norāda – tā kā Komisijas konstatētais vienotais un turpinātais pārkāpums ir konkurences ierobežojums mērķa dēļ LESD 101. panta izpratnē, šī pārkāpuma raksturīgās sekas EEZ teritorijā nav obligāti jāpierāda. Šajā ziņā Vispārējās tiesas argumentācija pārsūdzētā sprieduma 118. punktā liktu uzskatīt, ka Komisijas kompetence sodīt par rīcību, kas īstenota ārpus EEZ attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem, varēja tikt prezumēta tādēļ, ka, no vienas puses, šajā pantā ir minēts jēdziens "sekas" un, no otras puses, pārkāpuma "mērķa dēļ" gadījumā nekādas sekas obligāti nav jāpierāda. Taču šāda nostāja esot kļūdaina. Vispirms – raksturīgo seku kritērijs izrietot no prasības, ka rīcībai jābūt teritoriālai saiknei ar iekšējo tirgu, attiecībā uz kuru Komisijai ir kompetence. Turpinot – raksturīgo seku kritērijs, kas piemērojams LESD 102. panta pārkāpuma gadījumā, nevar būt tāds pats kā kritērijs, kas piemērojams LESD 101. panta pārkāpumam. Visbeidzot – ārpus EEZ īstenotā rīcība attiecībā uz ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem nevarot tikt kvalificēta kā Savienības konkurences tiesību normu ierobežojums mērķa dēļ, jo tā attiecas uz kravu pārvadājumu pakalpojumu piedāvājumu tirgū ārpus EEZ.

52 Komisija apgalvo, ka trešā daļa nav pamatota.

– *Tiesas vērtējums*

53 Jānorāda, ka Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 118. punktā ir minējusi, ka tādas rīcības gadījumā, kuru Komisija, kā tas ir šajā lietā, uzskata par tik kaitīgu konkurencei iekšējā tirgū vai EEZ teritorijā, ka to var kvalificēt par konkurences ierobežojumu "mērķa dēļ" LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta izpratnē, raksturīgo seku kritērija piemērošanai nevar prasīt pierādīt konkrētas sekas, kas vajadzīgas rīcības kvalificēšanai par konkurences ierobežojumu "seku dēļ" šo tiesību normu izpratnē.

54 Līdzīgi Vispārējā tiesa minētā sprieduma 122. punktā ir norādījusi, ka raksturīgo seku kritērija interpretācija, kādu šķietami piedāvā *Cathay Pacific*, proti, ka tas prasītu pierādījumu par strīdīgās rīcības konkrētām sekām pat tad, ja runa ir par konkurences ierobežojumu "mērķa dēļ", nozīmētu, ka Komisijas kompetence konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu un sodīt par to tiktu pakļauta nosacījumam, kuram nav pamata minēto normu formulējumā.

55 Minētā sprieduma 123. punktā Vispārējā tiesa no tā secināja, ka *Cathay Pacific*, pirmkārt, nebija pamata pārmest Komisijai, ka tā esot pieļāvusi kļūdu, uzskatīdama, ka raksturīgo seku kritērijs ir izpildīts, lai gan strīdīgā lēmuma 917., 1190. un 1277. apsvērumā Komisija bija norādījusi, ka tai nav pienākuma izvērtēt strīdīgās rīcības pretkonkurences sekas, ņemot vērā tās pretkonkurences mērķi, un, otrkārt, no šiem apsvērumiem nevarēja arī secināt, ka Komisija, lai piemērotu šo kritēriju, nav veikusi nekādu analīzi par minētās rīcības iekšējā tirgū vai EEZ teritorijā radītajām sekām.

56 Tomēr, kā liecina 123. punktā otrām kārtām izklāstītie motīvi, no šiem *Cathay Pacific* apstrīdētajiem punktiem nevar secināt, ka, lai konstatētu, ka raksturīgo seku kritērijs šajā lietā ir izpildīts, Vispārējā tiesa uzskatīja, ka pietiek ar to, ka strīdīgo aizliegto vienošanos var kvalificēt par konkurences ierobežojumu mērķa dēļ.

57 Proti, no pārsūdzētā sprieduma 114.–133. punkta kopumā izriet, ka Vispārējā tiesa ir vienīgi noraidījusi argumentāciju, ko tai bija iesniegusi *Cathay Pacific* un kas īsumā izklāstīta minētā sprieduma 103. un 104. punktā. Tādējādi šajos punktos Vispārējā tiesa izklāstīja iemeslus, kuru dēļ par kļūdainu atzīstams *Cathay Pacific* apgalvojums, ka strīdīgā lēmuma motīvos, kuri 917. apsvēruma gadījumā attiecas uz aplūkojamā konkurences ierobežojuma kvalifikāciju un 1190. un 1277. apsvēruma gadījumā – uz naudas soda aprēķināšanu, Komisijas sniegtā norāde uz to, ka nav jāpierāda reālas pretkonkurences sekas, ņemot vērā, ka ir pierādīts pārmesto darbību pretkonkurences mērķis, nozīmēja, ka Komisija šī pretkonkurences mērķa dēļ nav izvērtējusi, vai konkrētā rīcība ir radījusi raksturīgās sekas, kas nepieciešamas, lai noteiktu tās kompetenci LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu piemērot ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem.

58 Pirmkārt, būtībā atbildot, ka raksturīgo seku kritērijs, kas tiek izmantots, lai pamatotu Komisijas eksteritoriālo kompetenci, atšķiras no jautājuma par to, vai strīdīgo aizliegto vienošanos var kvalificēt kā konkurences ierobežojumu LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta izpratnē, Vispārējā tiesa nav pieļāvusi tiesību kļūdu. Arī ģenerāladvokāts secinājumu 42. punktā norādījis, ka raksturīgo seku kritērijs, kas var būt pamats – atbilstoši starptautiskajām publiskajām tiesībām – Komisijas kompetencei eksteritoriāli piemērot Savienības un EEZ konkurences tiesību normas, nesakrīt ar materiāltiesisku kritēriju par konkurences ierobežojumu mērķa dēļ vai seku dēļ Savienības vai EEZ iekšējā tirgū – tam ir pakļauta Komisijas kompetence konstatēt šo konkurences tiesību normu pārkāpumu un sodīt par to saskaņā ar Savienības tiesībām.

59 Otrkārt, Vispārējās tiesas analīze, kuras mērķis bija noteikt, vai Komisija pareizi uzskatījusi, ka raksturīgo seku kritērijs šajā lietā ir izpildīts, ir izklāstīta pārsūdzētā sprieduma 111.–180. punktā attiecībā uz saskaņošanu saistībā ar ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem, aplūkojot to atsevišķi, un 181.–190. punktā attiecībā uz vienoto un turpināto pārkāpumu kopumā.

60 Šajos apstākļos *Cathay Pacific* kļūdaini izprot pārsūdzēto spriedumu, apgalvodama, ka Vispārējā tiesa ir uzskatījusi, ka, lai, pamatojoties uz raksturīgo seku kritēriju, noteiktu Komisijas kompetenci piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu rīcībai ārpus EEZ teritorijas, ir iespējams neveikt šādu seku pierādīšanu, ja šo rīcību var kvalificēt par konkurences ierobežojumu mērķa dēļ.

61 Tāpēc šā sprieduma 51. punktā izklāstītā argumentācija jānoraida kā nepamatota.

Par pirmo pamata daļu, kas attiecas uz raksturīgo seku kritērija elementu sagrozīšanu

– *Lietas dalībnieku argumenti*

62 *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir sagrozījusi visus trīs raksturīgo seku kritērija elementus, proti, šo seku paredzamību, būtiskumu un nepastarpinātību.

63 Pirmām kārtām, attiecībā uz apgalvoto pārkāpjošās rīcības seku EEZ teritorijā paredzamību *Cathay Pacific* norāda, ka pretēji tam, kas apgalvots pārsūdzētā sprieduma 134.–150. punktā, tās rīcībai attiecībā uz EEZ ienākošajiem pakalpojumiem nebija šādas ietekmes EEZ teritorijā. Šajā ziņā tā norāda, ka Vispārējā tiesa, lai nonāktu pie šāda secinājuma, minētā sprieduma 142.–147. punktā ir izmantojusi "ļoti abstraktu un pārāk vienkāršotu" argumentāciju, jo [izmaksu] pārnešanas ticamības novērtējums parasti prasa sarežģītu faktisko un ekonomisko analīzi. Šajā ziņā šāda ekonomiskā analīze faktiski esot tikusi iesniegta tiesvedībā pirmajā instancē, bet Vispārējā tiesa esot atteikusies to ņemt vērā.

64 Otrām kārtām, attiecībā uz apgalvoto šo seku EEZ teritorijā būtiskumu *Cathay Pacific* apgalvo, ka pārsūdzētā sprieduma 151.–161. punktā Vispārējā tiesa esot kļūdaini interpretējusi pārkāpjošās rīcības seku EEZ teritorijā "būtiskuma" jēdzienu. Tā apgalvo, ka minētā sprieduma 160. punktā Vispārējā tiesa ir atzinusi, ka attiecīgās aviosabiedrības kopā pārstāvēja 34 % no ienākošo pakalpojumu piedāvājuma EEZ, bet *Cathay Pacific* no tiem veidoja tikai nelielu daļu. Šāda proporcionāla daļa nebūt neesot būtiska. Tā piebilst, ka minētā sprieduma 153. punktā vienīgās Vispārējās tiesas minētās sekas EEZ teritorijā ir apgalvojamā ietekme uz EEZ importēto preču cenu. Tomēr Vispārējā tiesa neesot sniegusi norādes par to, kādu daļu no šīm precēm faktiski veido *Cathay Pacific* ienākošie pakalpojumi. Turklāt pārsūdzētā sprieduma 154.–158. punktam neesot nozīmes, lai noteiktu ārvalstīs īstenotās rīcības ietekmi uz EEZ importēto preču cenu. Visbeidzot *Cathay Pacific* kritizē pārsūdzētā sprieduma 159. punktā ietverto argumentāciju, ciktāl šajā argumentācijā esot vienīgi norādīts uz sākotnējā lēmuma 1031. apsvērumu, lai gan minētajā apsvērumā ir atsauce uz lēmumu par transatlantiskajiem jūras kravu pārvadājumiem. Šī atsauce tātad neattiecoties uz aplūkotajiem kravu gaisa pārvadājumiem un turklāt ļaujot vienīgi konstatēt, ka pārvadājumu pakalpojumu cena atspoguļoja preču galīgās cenas "daļu", nevis "būtisku daļu".

65 Trešām kārtām, attiecībā uz minēto seku it kā nepastarpināto raksturu EEZ teritorijā *Cathay Pacific* apgalvo, ka pretēji tam, kas norādīts pārsūdzētā sprieduma 162.–170. punktā, tās rīcībai attiecībā uz EEZ ienākošajiem pakalpojumiem nebija nekādas nepastarpinātas vai tiešas iedarbības EEZ teritorijā. Proti, minētā sprieduma 145., 146., 147. un 164. punktā Vispārējā tiesa esot atzinusi, ka jebkādas strīdīgās rīcības sekas EEZ teritorijā vai iekšējā tirgū varētu būt tikai netiešas, jo EEZ ienākošie pakalpojumi tika pārdoti klientiem ārpus EEZ un, lai šādai rīcībai būtu sekas EEZ teritorijā, šiem pircējiem ārpus EEZ būtu bijis jāpārnes papildu izmaksas uz klientiem, kas atrodas EEZ. Taču netiešas sekas principā neesot nepastarpinātas. Šajā ziņā Vispārējās tiesas izmantotā pieeja liktu uzskatīt, ka Komisija LESD 101. pantu var piemērot aizliegtās vienošanās darbībai visā pasaulē, ja tā ir izraisījusi cenu pieaugumu, pirmkārt, precēm, kuras bez aizliegtās vienošanās dalībnieku rīcības galu galā tiktu pārdotas EEZ teritorijā, vai, otrkārt, jebkādiem pakalpojumiem, kas netieši saistīti ar šādām precēm.

66 Komisija atbild, ka pirmā daļa ir noraidāma.

– *Tiesas vērtējums*

67 Jāatgādina, ka saskaņā ar LESD 256. panta 1. punkta otro daļu un Eiropas Savienības Tiesas statūtu 58. panta pirmo daļu apelācijas sūdzības iesniedz tikai par tiesību jautājumiem.

68 Tātad situācijā, kad Vispārējā tiesa ir konstatējusi vai novērtējusi faktus, Tiesas kompetencē saskaņā ar LESD 256. pantu tikai ir pārbaudīt to juridisko kvalifikāciju un tiesiskās sekas, kas no tiem ir radušās (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1998. gada 28. maijs, *Deere*/Komisija, C-7/95 P, EU:C:1998:256, 21. punkts, kā arī 2024. gada 11. janvāris, *Planistat Europe* un *Charlot*/Komisija, C-363/22 P, EU:C:2024:20, 50. punkts un tajā minētā judikatūra).

69 Savukārt vienīgi Vispārējās tiesas kompetencē ir konstatēt un vērtēt atbilstošos faktus, kā arī vērtēt pierādījumus. Proti, ja šie pierādījumi ir atbilstoši iegūti un ir ievēroti vispārējie tiesību principi, kā arī piemērojamie procesuālie noteikumi par pierādīšanas pienākumu un pierādījumu iegūšanu, tikai Vispārējā tiesa var noteikt vērtību, kāda piešķirama tai iesniegtajiem pierādījumiem. Tādējādi šo faktu un pierādījumu novērtēšana, izņemot to sagrozīšanas gadījumus, nav tiesību jautājums, kas pats par sevi būtu pakļauts Tiesas kontrolei apelācijas tiesvedībā (spriedumi, 1998. gada 28. maijs, *Deere*/Komisija, C-7/95 P, EU:C:1998:256, 22. punkts, un 2021. gada 18. marts, *Pometon*/Komisija, C-440/19 P, EU:C:2021:214, 50. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

70 Šajā ziņā, ja apelācijas sūdzības iesniedzējs apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir sagrozījusi pierādījumus, tam saskaņā ar LESD 256. pantu, Eiropas Savienības Tiesas statūtu 58. panta pirmo daļu un Tiesas Reglamenta 168. panta 1. punkta d) apakšpunktu precīzi jānorāda pierādījumi, kuri tikuši sagrozīti, un jāparāda analīzē pieļautās kļūdas, kuru dēļ, pēc apelācijas sūdzības iesniedzēja domām, Vispārējā tiesa ir pieļāvusi šo sagrozīšanu. Turklāt saskaņā ar pastāvīgo judikatūru šādai sagrozīšanai acīmredzami jāizriet no lietas materiāliem tādējādi, lai nebūtu jāveic jauna faktu un pierādījumu izvērtēšana (spriedums, 2022. gada 10. novembris, Komisija/*Valencia Club de Fútbol*, C-211/20 P, EU:C:2022:862, 55. punkts un tajā minētā judikatūra). Tātad nepietiek ar to, ka tiek parādīts, ka dokumentu varētu interpretēt citādi, nekā to darījusi Vispārējā tiesa (spriedums, 2024. gada 5. marts, *Kočner*/Eiropols, C-755/21 P, EU:C:2024:202, 96. punkts un tajā minētā judikatūra).

71 Tāpat jāatgādina, ka saskaņā ar LESD 256. panta 1. punkta otro daļu un Eiropas Savienības Tiesas statūtu 58. panta pirmo daļu, kā arī Reglamenta 168. panta 1. punkta d) apakšpunktu un 169. panta 2. punktu apelācijas sūdzībā ir precīzi jānorāda sprieduma, kura atcelšana tiek lūgta, apstrīdētās daļas, kā arī juridiskie argumenti, kas konkrēti izvirzīti šī lūguma pamatošanai, pretējā gadījumā apelācijas sūdzība vai attiecīgais pamats ir nepieņemami. Tādējādi apelācijas sūdzības elementi, kuros nav nekādu argumentu, lai konkrēti identificētu tiesību kļūdu pārsūdzētajā spriedumā, neatbilst šai prasībai un jānoraida kā nepieņemami (spriedums, 2024. gada 4. oktobris, *Ferriere Nord*/Komisija, C-31/23 P, EU:C:2024:851, 51. un 52. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra).

72 Šajā lietā, pirmām kārtām, attiecībā uz pārkāpjošās rīcības seku paredzamību *Cathay Pacific* būtībā pārmet Vispārējai tiesai, ka tā ir izmantojusi vienkāršotu argumentāciju un nav ņēmusi vērā ekonomisko analīzi, ko *Cathay Pacific* tai bija iesniegusi.

73 Tomēr, pirmkārt, šādi rīkodamās, *Cathay Pacific* būtībā tikai atgādina pārsūdzētā sprieduma 142. un 147. punkta saturu, kuri atbilst attiecīgi Vispārējās tiesas argumentācijas ievaddaļai un noslēguma punktam, kurā minētā tiesa atbildēja uz jautājumu, vai apsūdzētie pārvadātāji varēja paredzēt, ka ekspeditori papildu izmaksas pārnesīs uz nosūtītājiem. Tādējādi, neskarot vispārēju

apgalvojumu, ka Vispārējās tiesas argumentācija esot "ļoti abstrakta un pārāk vienkāršota", *Cathay Pacific* neizvirza nevienu juridisku argumentu, lai pierādītu, ka Vispārējā tiesa šajā ziņā ir pieļāvusi tiesību kļūdu.

74 Otrkārt, attiecībā uz tiesvedībā pirmajā instancē iesniegto ekonomisko analīzi Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 140. punktā skaidri norādīja iemeslus, kuru dēļ tā nav ņēmusi vērā šo analīzi, un precizēja, ka *Cathay Pacific* nebija identificējusi konkrētus 48 lappušu gara ziņojuma fragmentus, uz kuriem tā gribētu balstīties, un pat nebija apgalvojusi, ka minētais ziņojums varētu pierādīt, ka atbilstošais ekonomiskais un juridiskais konteksts ir tāds, kas piemaksu līmeņa pieaugumu strīdīgās rīcības dēļ padara neparedzamu, un to šī sabiedrība neapstrīd. Lai gan *Cathay Pacific* pārmet Vispārējai tiesai sagrozīšanu, patiesībā tā vēlas apstrīdēt šā pierādījuma vērtējumu, ko Vispārējā tiesa veikusi 140. punktā, bet nenorāda, kādā ziņā šis vērtējums būtu acīmredzami kļūdains, un tas saskaņā ar šā sprieduma 69. un 70. punktā atgādināto judikatūru apelācijas stadijā nav pieņemams.

75 Otrām kārtām, attiecībā uz šo seku būtiskumu jāatzīmē, ka *Cathay Pacific* vienīgi norāda, ka pārsūdzētā sprieduma 151.–161. punktā Vispārējā tiesa ir kļūdaini interpretējusi jēdzienu "būtiskums", un apgalvo, ka vairākiem Vispārējās tiesas argumentācijas elementiem nav nozīmes, it īpaši konstatējumam, ka attiecīgās aviosabiedrības kopā pārstāvēja 34 % no EEZ ienākošo pakalpojumu piedāvājuma, norādei par iespējamo ietekmi uz EEZ importēto preču cenu, neprecizējot daļu, ko faktiski veido *Cathay Pacific* ienākošie pakalpojumi, kā arī minētā sprieduma 159. punktā ietvertajai atsaucei uz lēmumu par transatlantiskajiem jūras kravu pārvadājumiem.

76 Tātad jākonstatē, ka ar šo argumentāciju *Cathay Pacific*, aizbildinādamās ar apgalvojumu par sagrozīšanu, aicina Tiesu no jauna novērtēt faktus, kurus Vispārējā tiesa jau ir novērtējusi minētajos punktos, bet tas saskaņā ar šā sprieduma 69. punktā atgādināto judikatūru neietilpst Tiesas kompetencē apelācijas tiesvedībā.

77 Trešām kārtām, attiecībā uz minēto seku nepastarpinātību *Cathay Pacific* būtībā pārmet Vispārējai tiesai, ka tā esot nevis pierādījusi šādu nepastarpinātību, bet gan to kļūdaini izsecinājusi no pārkāpjošās rīcības netiešajām sekām EEZ teritorijā vai iekšējā tirgū.

78 Tomēr jākonstatē, ka, aizbildinoties ar pārmetumu, ka Vispārējā tiesa esot sagrozījusi nepastarpinātības nosacījumu, *Cathay Pacific* ar argumentiem par apgalvoto pārkāpjošās rīcības seku EEZ teritorijā nepastarpināta rakstura neesību patiesībā atkal vēlas panākt jaunu faktu vērtējumu, atsaukdamās uz šīs rīcības it kā netiešajām sekām EEZ. Pārējā daļā, pretēji tam, ko apgalvo *Cathay Pacific*, Vispārējā tiesa šādu netiešu ietekmi pārsūdzētā sprieduma 145.–147. un 164. punktā nemaz nav konstatējusi, jo šie punkti vienīgi liecina, ka apsūdzētie pārvadātāji varēja paredzēt, ka aplūkojamā pārkāpjošā rīcība, ciktāl tā attiecās uz ienākošajiem maršrutiem, izraisīs EEZ importēto preču cenas pieaugumu. Tātad šie argumenti atbilstoši šā sprieduma 69. punktā atgādinātajai judikatūrai jānoraida kā nepieņemami.

79 Tāpēc šā apelācijas sūdzības pamata pirmā daļa jānoraida kā nepieņemama.

Par ceturto pamata daļu, kas attiecas uz prettiesisku pamatojuma aizstāšanu

– *Lietas dalībnieku argumenti*

80 *Cathay Pacific* apgalvo, ka pārsūdzētajā spriedumā Vispārējā tiesa Komisijas nepietiekamo pamatojumu attiecībā uz raksturīgo seku kritērija noteikšanu ir aizstājusi ar savējo. Proti, pamatojums, kas šajā ziņā ietverts strīdīgajā lēmumā, ir izklāstīts tikai minētā lēmuma 1045. apsvērumā. Savukārt 80 pārsūdzētā sprieduma punkti attiecoties uz Vispārējās tiesas veikto raksturīgo seku kritērija pārbaudi.

81 Konkrētāk, Vispārējā tiesa Komisijas pamatojumu esot aizstājusi ar savējo attiecībā uz šādiem aspektiem. Pirmkārt, Vispārējā tiesa esot detalizēti izvērtējusi katru no trim raksturīgo seku kritērija daļām, savukārt Komisija esot vienīgi minējusi šīs daļas, padziļināti nepārbaudīdama, vai katra no tām atsevišķi ir izpildīta. Otrkārt, strīdīgajā lēmumā šajā ziņā neesot nevienas norādes uz pārsūdzētā sprieduma 125.–127. un 137.–140. punktā Vispārējās tiesas minēto prezumpciju par to, ka ekspeditori piemaksas pārnesīs uz nosūtītājiem, uz jēdzienu "cēloņsakarība", ko Vispārējā tiesa ieviesusi minētā sprieduma 162. un nākamajos punktos, un – visbeidzot – uz minētā sprieduma 131. punktā ietverto apgalvojumu. Treškārt, strīdīgajā lēmumā neesot ietverta analīze par vienotā un turpinātā pārkāpuma sekām kopumā, kuras Vispārējā tiesa ir identificējusi un analizējusi pārsūdzētā sprieduma 106. un 163.–178. punktā.

82 Komisija uzskata, ka ceturtā daļa nav pamatota.

– *Tiesas vērtējums*

83 Jāatgādina, ka ir taisnība, ka atbilstoši judikatūrai LESD 263. pantā paredzētās tiesiskuma kontroles tvērums attiecas uz visiem elementiem Komisijas lēmumos par LESD 101. un 102. panta piemērošanas procedūru, attiecībā uz kuriem Vispārējā tiesa nodrošina gan tiesību, gan faktu ziņā padziļinātu kontroli – prasītāja izvirzīto pamatu gaismā un ņemot vērā visus prasītāja izvirzītos elementus kopā. Tomēr šajā kontrolē Savienības tiesas nekādā gadījumā nevar aizstāt aplūkojamā tiesību akta autora pamatojumu ar savējo (spriedums, 2024. gada 4. jūlijs, *Westfälische Drahtindustrie* un *Pampus Industriebeteiligungen*/Komisija, C-70/23 P, EU:C:2024:580, 38. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

84 Tātad Vispārējā tiesa nedrīkst aizpildīt robu apstrīdētā akta pamatojumā ar savu pamatojumu tādējādi, ka tās pārbaude neattiecas ne uz vienu šajā aktā rodamo vērtējumu (spriedums, 2013. gada 18. jūlijs, *UEFA*/Komisija, C-201/11 P, EU:C:2013:519, 65. punkts un tajā minētā judikatūra).

85 Tomēr, ja Vispārējā tiesa tikai atbild uz tajā notiekošajā tiesvedībā izvirzīto argumentāciju un tādējādi izskaidro apstrīdētā akta pamatojumu, nevar uzskatīt, ka tā ar savu pamatojumu aizstāj šī tiesību akta autora pamatojumu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2014. gada 12. jūnijs, *Deltafina* /Komisija, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, 56. punkts, un 2023. gada 23. novembris, *Ryanair* /Komisija, C-209/21 P, EU:C:2023:905, 49. punkts).

86 Aplūkojamajā lietā, kā izriet no pārsūdzētā sprieduma 108. un 124. punkta, strīdīgā lēmuma 1045. apsvēruma pirmajā teikumā – kaut arī kodolīgi – bija ietverti elementi, kas ļāva Vispārējai tiesai pārbaudīt, vai Komisija ir noteikusi savu eksteritoriālo kompetenci, ievērojot raksturīgo seku kritēriju. Proti, tieši šie apstākļi, aplūkojot tos kopsakarā ar citiem atbilstošajiem strīdīgā lēmuma

apsvērumiem, kas minēti pārsūdzētā sprieduma 129., 136.–139., 143., 146., 154.–156., 159. un 160. punktā, ļāva Vispārējai tiesai pārliecināties, ka Komisija patiešām bija pierādījusi šādu seku esību. Turklāt no pārsūdzētā sprieduma 114.–180. punkta izriet, ka šajos punktos Vispārējā tiesa vienīgi atbildēja uz argumentāciju, ko tai bija sniegusi *Cathay Pacific*, un izskaidroja strīdīgā lēmuma pamatojumu, konkrētāk izsecinot dažas norādes no šajā lēmumā ietvertajiem elementiem. Tātad, ņemot vērā šā sprieduma iepriekšējā punktā atgādināto judikatūru, apgalvotā pamatojuma aizstāšana nav pierādīta.

87 Tādēļ šā sprieduma 80. un 81. punktā izklāstītā argumentācija jānoraida kā nepamatota.

Par otro pamata daļu, kas attiecas uz nepieciešamību raksturīgo seku kritēriju izvērtēt attiecībā uz ārvalstīs īstenotu rīcību

– *Lietas dalībnieku argumenti*

88 *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējās tiesas argumentācija pārsūdzētā sprieduma 181.–190. punktā, it īpaši tā 188. punktā, ir kļūdaina. Šajā ziņā no 2017. gada 6. septembra sprieduma *Intel*/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632) izrietot, ka jēdzienu "vienots un turpināts pārkāpums" nedrīkst izmantot, lai mākslīgi paplašinātu LESD 101. pantā paredzēto kompetenci. It īpaši ārvalstīs īstenotu rīcību nevarot uzskatīt par prettiesisku saskaņā ar šo pantu, ja nav konkrēti pierādīts, ka šī rīcība ietekmē EEZ un iekšējo tirgu. Ja nolīguma vai saskaņotas darbības mērķis vai sekas nav konkurences ierobežošana EEZ teritorijā un iekšējā tirgū, šis nolīgums vai darbības nevarot būt daļa no apgalvota vienota un turpināta pārkāpuma.

89 *Cathay Pacific* piebilst, ka strīdīgajā lēmumā apgalvotais vienotais un turpinātais pārkāpums atšķiras no pārkāpuma, ko Tiesa izvērtējusi lietā, kurā pasludināts minētais spriedums. Proti, aplūkojamajā lietā kravu pārvadājumu pakalpojumu pārdošana esot notikusi vietējā līmenī, proti, lidostās, no kurām nāk kravas, tāpēc konkrētajiem tirgiem esot vietējais raksturs. Rīcībai attiecībā uz ienākošo maršrutu tirgiem neesot nekādas ietekmes uz EEZ izejošo maršrutu tirgiem, jo konkurence katrā tirgū esot atšķirīga.

90 Komisija apgalvo, ka otrā daļa nav pamatota.

– *Tiesas vērtējums*

91 Jānorāda, ka ar sesto prasības pamatu tiesvedībā Vispārējā tiesā *Cathay Pacific* apstrīdēja tikai Komisijas kompetenci piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu strīdīgajai rīcībai, ciktāl tā attiecās uz ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem. Šajā ziņā Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 180. punktā secināja, ka Komisijai bija pamats uzskatīt, ka raksturīgo seku kritērijs ir izpildīts attiecībā uz saskaņošanu par ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem, aplūkojot to atsevišķi, tātad Komisijas kompetence piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu strīdīgajai rīcībai, ciktāl tā tikusi apstrīdēta, ir pierādīta. No tā izriet, ka tikai pilnības labad Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 181.–190. punktā pārbaudīja, vai Komisijai, nosakot savu kompetenci piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu strīdīgajai rīcībai, strīdīgā lēmuma 1046. apsvērumā bija arī pamats atzīt, ka raksturīgo seku kritērijs ir izpildīts, ņemot vērā vienotā un turpinātā pārkāpuma sekas kopumā.

92 Turklāt, kā izriet no visas iepriekšējās analīzes attiecībā uz pirmā apelācijas sūdzības pamata pirmo, trešo un ceturto daļu, Vispārējā tiesa, izdarot šo secinājumu pārsūdzētā sprieduma 180. punktā, nav pieļāvusi apgalvotās tiesību kļūdas.

93 Šajos apstākļos jākonstatē, ka šī pamata daļa attiecas uz pārsūdzētā sprieduma *ad abundantiam* motīviem. Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru iebildumi, kas vērsti pret Vispārējās tiesas nolēmuma *ad abundantiam* motīviem, nevar būt pamats šī nolēmuma atcelšanai un tātad ir neiedarbīgi (spriedumi, 2002. gada 15. oktobris, *Limburgse Vinyl Maatschappij* u.c./Komisija, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, no C-250/99 P līdz C-252/99 P un C-254/99 P, EU:C:2002:582, 537. punkts, kā arī 2024. gada 4. oktobris, *thyssenkrupp*/Komisija, C-581/22 P, EU:C:2024:821, 263. punkts un tajā minētā judikatūra).

94 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, pirmais pamats jānoraida pilnībā.

Par otro apelācijas sūdzības pamatu, kas attiecas uz aizstāvības pamatu par valsts spiedienu

95 Ar otro pamatu *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdas, piemērojot kritērijus, kas ļauj novērtēt valsts spiediena esību, kura pamatotu LESD 101. panta nepiemērošanu, kā arī interpretējot piemērojamās ārvalstu tiesības un vietējo regulatīvo iestāžu noteiktās prasības, it īpaši Ķīnas Tautas Republikas Honkongas īpašās pārvaldes apgabala (turpmāk tekstā – "Honkonga"), Japānas, Indijas Republikas un Singapūras Republikas regulatīvo iestāžu prasības. Vispārējai tiesai esot bijis jāsecina, ka atbilstošie kritēriji ir izpildīti. *Cathay Pacific* piebilst – tā kā ārvalstu tiesību saturs esot faktisks elements, kas jānosaka atbilstoši par pārbaudi atbildīgās tiesas rīcībā esošajiem pierādījumiem, Vispārējā tiesa esot nepieņemami sagrozījusi pierādījumus par šo trešo valstu tiesībām un administratīvo praksi. Šajā ziņā pieļautās konkrētās kļūdas *Cathay Pacific* iedala sešās daļās, kas jāizskata secīgi.

Par pirmo daļu – nolīgumu par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem Honkongā jēgas kļūdainu interpretāciju

– *Lietas dalībnieku argumenti*

96 *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir kļūdaini interpretējusi Honkongas noslēgto nolīgumu par gaisa pārvadājumu pakalpojumiem (turpmāk tekstā – "NGPP") normas. Šajā ziņā pārsūdzētā sprieduma 424. un 425. punktā Vispārējā tiesa, tāpat kā Komisija, esot pamatoti atzinusi, ka ar NGPP normām ir apstiprinātas un atļautas apspriedes starp pārvadātājiem. Tomēr Vispārējā tiesa esot kļūdaini uzskatījusi, ka šīs apspriedes nav prasītas. NGPP tekstā esot precizēts, ka, lai izraudzītā aviosabiedrība varētu iesniegt individuālu pieteikumu, vispirms jāmēģina atrisināt jautājumu apspriešanās ceļā, un šo posmu tātad nevarēja izlaist.

97 Komisija apgalvo, ka šī daļa nav pamatota.

– *Tiesas vērtējums*

98 Jānorāda, ka no pārsūdzētā sprieduma 424. un 425. punktā Vispārējās tiesas veiktajiem konstatējumiem izriet – lai gan *Cathay Pacific* apgalvoja, ka Honkongas noslēgtajos NGPP bija paredzēta vai atļauta cenu saskaņošana un pārvadātāju rīcība bija oficiāli apstiprināta vai atļauta, šie argumenti neliek apšaubīt strīdīgajā lēmumā ietvertos konstatējumus, saskaņā ar kuriem ar NGPP bija tikai atļautas apspriedes par cenām, bet attiecīgs pienākums noteikts nebija.

99 Konkrētajā lietā jākonstatē, ka ar otrā apelācijas sūdzības pamata pirmo daļu *Cathay Pacific* vēlas panākt jaunu šo nolīgumu satura vērtējumu, tāpēc šī daļa jānoraida kā nepieņemama saskaņā ar šā sprieduma 69. punktā atgādināto judikatūru, jo šī sabiedrība, aizbildinoties ar pārmetumu Vispārējai tiesai par minēto nolīgumu sagrozīšanu, vēlas panākt jaunu faktu vērtējumu, bet nenorāda, kā tas prasīts šā sprieduma 70. punktā atgādinātajā judikatūrā, kādā veidā Vispārējās tiesas veiktā šo nolīgumu interpretācija būtu acīmredzami kļūdaina.

100 Tāpēc otrā apelācijas sūdzības pamata pirmā daļa jānoraida kā nepieņemama.

Par otro pamata daļu, kas attiecas uz to, ka Vispārējā tiesa esot kļūdaini ignorējusi tai iesniegtos pierādījumus vai tos sagrozījusi

– *Lietas dalībnieku argumenti*

101 *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir kļūdaini ignorējusi vai sagrozījusi pierādījumus, ko tiesvedībā minētajā tiesā bija iesniedzis Honkongas tiesību eksperts. Tā norāda, ka Honkongas tiesību un administratīvās prakses saturs Vispārējai tiesai ir izklāstīts šī eksperta ziņojumā un ka šo saturu ir apstiprinājis Honkongas Civilās aviācijas departaments (turpmāk tekstā – "CAD"). Vispārējās tiesas secinājums, ka *Cathay Pacific* vai jebkuram citam kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējam no Honkongas esot bijis reālistisks alternatīvs risinājums, kas atšķirtos no kolektīva pieteikuma par degvielas piemaksas apstiprināšanu, esot tai iesniegto pierādījumu sagrozīšana, jo šāda risinājuma neesot. *Cathay Pacific* piebilst, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi šo kļūdu, lai gan pārsūdzētā sprieduma 436. punktā tā atzinusi, ka Komisija strīdīgā lēmuma 988. apsvēruma a) punktā ir kļūdaini interpretējusi CAD vēstuli, kurā – pretēji minētajā apsvērumā Komisijas sniegtajai interpretācijai – nebija skaidri norādīts, ka būtu bijis iespējams iesniegt individuālu pieteikumu par fiksētas likmes degvielas piemaksu.

102 Komisija apgalvo, ka otrā daļa nav pamatota.

– *Tiesas vērtējums*

103 Jānorāda, ka pārsūdzētā sprieduma 436. punktā Vispārējā tiesa patiešām konstatēja, ka pretēji tam, ko Komisija bija norādījusi strīdīgā lēmuma 988. apsvēruma a) punktā, iespēja iesniegt individuālus pieteikumus par drošības piemaksu skaidri neizriet no šajā apsvērumā minētās CAD vēstules. Tomēr pārsūdzētā sprieduma 439. punktā Vispārējā tiesa konstatēja arī, ka šī vēstule ir tikai viens no strīdīgā lēmuma 988. apsvērumā izvērtētajiem elementiem un ka ar to vien, ka minētā vēstule nepierāda, ka CAD ir piekritis izskatīt individuālus pieteikumus par degvielas piemaksu, nepietiek, lai atspēkotu visus motīvus, kurus Komisija norādījusi minētā lēmuma 987.–989. apsvērumā.

104 Šajos apstākļos jāuzskata, ka, aizbildinoties ar apgalvojumu par sagrozīšanu, *Cathay Pacific* ar šo pamata daļu būtībā aicina Tiesu no jauna izvērtēt faktus, kurus Vispārējā tiesa jau izvērtējusi šajos punktos, bet nenorāda, kādā ziņā šis vērtējums būtu acīmredzami kļūdains, un šāds jautājums saskaņā ar šā sprieduma 69. un 70. punktā atgādināto judikatūru neietilpst Tiesas kompetencē apelācijas tiesvedībā.

105 Tādējādi otrā daļa jānoraida kā nepieņemama.

Par trešo pamata daļu – starptautisko publisko tiesību principu pārkāpumu

– *Lietas dalībnieku argumenti*

106 *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa, pārsūdzētā sprieduma 432. punktā konstatējusi, ka Honkongā piemērojamā kolektīvā apstiprinājuma sistēma bija obligāta, lai apstiprinātu degvielas piemaksu, kas balstīta uz indeksu, minētā sprieduma 451. punktā saskaņā ar piemērojamo Savienības tiesību kritēriju nebija tiesīga konstatēt, ka šāds pienākums nepastāv, pamatojoties uz to, ka apelācijas sūdzības iesniedzēja "nav pierādījusi, ka Honkongas tiesiskais regulējums [..] būtu padarījis neiespējamu individuāla pieteikuma iesniegšanu [CAD] par fiksēta apmēra [degvielas piemaksu]". Šādi rīkodamās, Vispārējā tiesa esot pārkāpusi "starptautisko publisko tiesību principus".

107 Pirmkārt, Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu, uzskatīdama, ka no CAD paziņojuma par individuālajiem pieteikumiem izriet, ka pastāv cits reālistisks veids, kā panākt degvielas piemaksas apstiprināšanu, un no šī apstākļa secināmama, ka *Cathay Pacific* nevar atsaukties uz aizstāvības pamatu saistībā ar valsts spiedienu. Turklāt tā esot kļūdaini un neloģiski piemērojusi pati savu kritēriju, ciktāl minētajā 451. punktā tā esot secinājusi, ka *Cathay Pacific* nav pierādījusi, ka Honkongas tiesiskais regulējums tai nosaka pienākumu apspriest savus tarifus ar citiem pārvadātājiem un padara neiespējamu individuāla pieteikuma iesniegšanu CAD par fiksētā apmēra degvielas piemaksu. Tādējādi Vispārējā tiesa esot arī kļūdaini uzskatījusi, ka *Cathay Pacific* nav pierādījusi, ka Komisija strīdīgajā lēmumā bija kļūdaini uzskatījusi, ka Honkongas tiesiskais regulējums nav šķērslis LESD 101. panta 1. punkta piemērošanai. Šajā ziņā iespēja iesniegt individuālu pieteikumu CAD pirmo reizi esot tikusi paredzēta 2006. gada septembrī, proti, pēc pirmās Komisijas veiktās pārbaudes. Turklāt katrā ziņā šī iespēja esot bijusi tikai teorētiska un saistīta ar nosacījumiem.

108 Otrkārt, *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, neatzīdama, ka Savienības likumdevējam, no vienas puses, un trešo valstu valsts iestādēm, no otras puses, būtu "jāparedz un jāievieš sistēma, kurā atšķirīgi mērķi tiek sasniegti, izmantojot dažādas metodes", un tas Vispārējai tiesa esot bijis jāņem vērā, interpretējot attiecīgajam uzņēmumam noteikta "juridiskā pienākuma" kritēriju. Šajā kontekstā Vispārējā tiesa esot kļūdaini ierobežojusi valsts spiediena principa piemērošanu, to attiecinot tikai uz situācijām, kad šis uzņēmums var pierādīt, ka nebija iespējams atrast nekādu citu iespēju ievērot attiecīgās ārvalsts tiesības. Šādi rīkodamās, tā esot kļūdaini interpretējusi piemērojamo juridisko kritēriju, it īpaši ņemot vērā starptautiskās savstarpējās atzīšanas un neiejaukšanās principus.

109 Komisija uzskata, ka trešā daļa nav pamatota.

– *Tiesas vērtējums*

110 Pirmām kārtām, jākonstatē, ka *Cathay Pacific* būtībā kritizē pārsūdzētā sprieduma 451. punktu, kurā Vispārējā tiesa, izanalizējusi argumentus un izvērtējusi minētajā tiesā norādītos faktiskos apstākļus, secināja, ka *Cathay Pacific* "nav pierādījusi, ka Honkongas tiesiskais regulējums tai liktu apspriest savus tarifus ar citiem pārvadātājiem un būtu padarījis neiespējamu individuāla pieteikuma iesniegšanu CAD par fiksēta apmēra degvielas piemaksu [un ka] tādējādi tā nav pierādījusi, ka Komisija [strīdīgajā] lēmumā būtu kļūdaini uzskatījusi, ka Honkongas tiesiskais regulējums neliedza piemērot LESD 101. panta 1. punktu". Tādējādi ar šo iebildumu *Cathay Pacific* aicina Tiesu no jauna izvērtēt faktus, kurus jau izvērtējusi Vispārējā tiesa, bet tas neietilpst Tiesas kompetencē apelācijas tiesvedībā saskaņā ar šā sprieduma 69. punktā atgādināto judikatūru, ņemot vērā, ka nav apgalvota šo faktu sagrozīšana.

111 Turklāt, ciktāl ar šo iebildumu *Cathay Pacific* pārmet Vispārējai tiesai, ka tā esot noteikusi šai sabiedrībai neizpildāmu pierādīšanas pienākumu, jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Komisijai jāsniedz pierādījumi, ar kuriem juridiski pietiekami var pierādīt konkurences tiesību pārkāpumu veidojošo faktu esību. Savukārt uzņēmumam, kas izvirza pamatu aizstāvībai pret šāda pārkāpuma konstatējumu, jāsniedz pierādījumi, ka šis aizstāvības pamats būtu jāapmierina. Tomēr, pat ja pierādīšanas pienākums saskaņā ar šiem principiem ir vai nu Komisijai, vai arī attiecīgajam uzņēmumam, viena lietas dalībnieka norādītie faktiskie apstākļi var likt otram lietas dalībniekam sniegt skaidrojumu vai pamatojumu un gadījumā, ja tas netiek izdarīts, var secināt, ka noteikumi par pierādīšanas pienākumu ir izpildīti (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2023. gada 21. decembris, *Royal Antwerp Football Club*, C-680/21, EU:C:2023:1010, 120. punkts un tajā minētā judikatūra).

112 Pārsūdzētā sprieduma 423.–450. punktā Vispārējā tiesa konstatēja, ka *Cathay Pacific* izvirzītie elementi nav pretrunā Komisijas secinājumiem. Proti, minētā sprieduma 424. un 425. punktā tā norādīja, ka NGPP patiešām atļauj apspriedes par tarifiem, bet šajos nolīgumos nav paredzēta obligāta saskaņošana. Turpinot – minētā sprieduma 426.–431. punktā tā norādīja, ka CAD administratīvā prakse pierāda, ka, lai gan šis dienests dod priekšroku kolektīvajiem pieteikumiem, tas tomēr var pieņemt individuālus pieteikumus, it īpaši attiecībā uz fiksēta apmēra degvielas piemaksu. Visbeidzot – pārsūdzētā sprieduma 432.–450. punktā Vispārējā tiesa konstatēja, ka iesniegtie dokumenti, tostarp juridiskie atzinumi un CAD vēstules, nav pietiekami, lai pierādītu, ka pastāv juridisks pienākums vai nepārvarams spiediens, kas liktu saskaņot cenas.

113 Šajā kontekstā Vispārējā tiesa, nepieļaujot pierādīšanas pienākuma apvēršanu, varēja secināt – tā kā *Cathay Pacific* nav iesniegusi attiecīgus pierādījumus, Komisija ne tikai ir pierādījusi šī uzņēmuma dalību cenu saskaņošanā, bet, kā it īpaši izriet no pārsūdzētā sprieduma 425. punkta, strīdīgā lēmuma 984., 985. un 991. apsvērumā arī ir konstatējusi, ka atbilstošie NGPP nenosaka pienākumu veikt apspriedes par cenām starp pārvadātājiem. Tādējādi *Cathay Pacific* bija jāiesniedz pierādījumi, ka tās rīcība Honkongā bija attaisnojama ar šādu pienākumu, kas izrietētu no vietējā tiesiskā regulējuma. Šādu pierādījumu neesības gadījumā Vispārējā tiesa varēja pamatoti noraidīt argumentāciju, kas balstīta uz apgalvoto neiespējamību iesniegt individuālus pieteikumus CAD, un tāpēc pārsūdzētā sprieduma 451. punktā secināt, ka Honkongas tiesiskais regulējums nav šķērslis LESD 101. panta 1. punkta piemērošanai.

114 Otrām kārtām, jānorāda, ka *Cathay Pacific* būtībā kritizē Vispārējās tiesas konstatējumus, kas ietverti pārsūdzētā sprieduma 458.–472. punktā, it īpaši to, ka, pēc šīs sabiedrības domām, Vispārējā tiesa ir izmantojusi nepamatoti šauru pieeju attiecībā uz aizstāvības pamatu, kas

attiecas uz valsts spiedienu, ierobežojot šāda pamata piemērošanu tādējādi, ka tas būtu piemērojams tikai situācijām, kad attiecīgais uzņēmums var pierādīt, ka nebija iespējams atrast jebkādu citu iespēju ievērot attiecīgās ārvalsts tiesības, tomēr precīzi neidentificē tiesību kļūdu.

115 Jānorāda, ka pārsūdzētā sprieduma 461.–472. punktā Vispārējā tiesa būtībā noraidīja *Cathay Pacific* argumentus, pamatojoties uz faktu vērtējumiem. Tādējādi minētā sprieduma 462. punktā tā konstatēja, ka *Cathay Pacific* argumentācijas premisa ir kļūdaina, jo no CAD vēstules neizriet, ka visi pieteikumi par degvielas piemaksu būtu jāiesniedz kolektīvi, un ka šī sabiedrība katrā ziņā nav pierādījusi, ka CAD prasītu cenu saskaņošanu starp pārvadātājiem. Pārsūdzētā sprieduma 466.–471. punktā Vispārējā tiesa arī uzsvēra, ka nekas neliecina par to, ka Komisija būtu atzinusi vai apstiprinājusi, ka Honkongā pastāv regulatīvais pienākums saskaņot cenas. Šajos apstākļos *Cathay Pacific* ar savu kritiku patiesībā aicina Tiesu no jauna izvērtēt faktus, bet tas nav pieņemams saskaņā ar šā sprieduma 69. punktā minēto judikatūru.

116 Turklāt pārsūdzētā sprieduma 463.–466. punktā Vispārējā tiesa precizēja, ka *Cathay Pacific* nepaskaidroja, kādā veidā starptautisko tiesību principi, uz kuriem atsaucas šī sabiedrība, varētu likt pilnībā vai daļēji atcelt strīdīgo lēmumu, un ka neviens starptautisko tiesību princips nenosaka Komisijai pienākumu sazināties ar trešās valsts iestādēm, piemēram, Honkongas iestādēm. Visbeidzot Vispārējā tiesa norādīja, ka šādā gadījumā Komisijai jāpierāda savi apgalvojumi. Vispārējā tiesa uzskatīja, ka Komisija ir atzinusi Honkongas tiesiskā regulējuma esību un izvērtējusi šo regulējumu. Jākonstatē, ka neviens no *Cathay Pacific* izvirzītajiem argumentiem nevar atspēkot šos apsvērumus.

117 Tāpēc trešā daļa jānoraida kā daļēji nepieņemama un daļēji nepamatota.

Par ceturto pamata daļu, kas attiecas uz prettiesisku pamatojuma aizstāšanu un pamatojuma nepietiekamību

– *Lietas dalībnieku argumenti*

118 *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa Komisijas pamatojumu ir aizstājusi ar savējo, lai noraidītu šīs sabiedrības argumentus par tās aizstāvības pamatu saistībā ar valsts spiedienu Japānā. Turklāt šis pamatojums esot neloģisks un nepietiekams. Tādējādi pārsūdzētā sprieduma 474.–487. punktā Vispārējās tiesas sniegtajā vērtējumā esot pieļautas vairākas tiesību kļūdas. Šajā ziņā Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 482. punktā esot atzinusi, ka Japānas noslēgtajos NGPP formāli ir prasīta tarifu saskaņošana starp pārvadātājiem. Tomēr tā esot precizējusi, ka šī pienākuma tvērums ir ierobežots tādā ziņā, ka tas attiecas tikai uz noteiktos maršrutos izraudzītajiem pārvadātājiem, un šī argumenta spēks attiecībā uz *Cathay Pacific* esot pilnīgi neskaidrs. Turklāt Vispārējā tiesa minētā sprieduma 483. punktā esot norādījusi, ka klauzula, kas apspriedes par cenu noteikšanu attiecina tikai uz noteiktos maršrutos izraudzītajiem pārvadātājiem, nekādā gadījumā nevar attaisnot vispārējās diskusijas starp vairākiem pārvadātājiem. Tomēr *Cathay Pacific* paskaidro, ka tā nebija ierosinājusi, ka Japānā spēkā esošās juridiskās prasības sniegtu sava veida "aizsegu" vispārējām apspriedēm starp pārvadātājiem par cenu noteikšanu citos maršrutos. Tās arguments drīzāk esot bijis tāds, ka Komisija, lai pierādītu vienotu un turpinātu pārkāpumu, nebija tiesīga balstīties uz apspriedēm starp pārvadātājiem, kas prasītas saskaņā ar šo trešo valstu tiesību aktiem. Taču tieši to esot izdarījusi Komisija, un Vispārējā tiesa to neesot kritizējusi.

119 Komisija apgalvo, ka ceturtā daļa nav pamatota.

– *Tiesas vērtējums*

120 Iesākumā jānorāda, ka *Cathay Pacific* konkrēti nenorāda pārsūdzētā sprieduma pamatojuma daļu, kurā Vispārējā tiesa būtu aizstājusi strīdīgā lēmuma pamatojumu.

121 Tāpat jānorāda, kā izriet no pārsūdzētā sprieduma 477. punkta, ka strīdīgā lēmuma 995.–1012. apsvērums attiecas, no vienas puses, uz Japānas noslēgtajiem NGPP un, no otras puses, uz Japānas tiesisko regulējumu un ka saskaņā ar šiem apsvērumiem Komisija uzskatīja, ka Japānas tiesiskais regulējums nebija noteicis pārvadātājiem nekādu pienākumu apspriest tarifus. Pamatojoties uz minētajiem elementiem, Vispārējā tiesa bija tiesīga secināt, ka *Cathay Pacific* nav pierādījusi, ka Komisijas vērtējumi ir prettiesiski.

122 Proti, pirmkārt, pārsūdzētā sprieduma 482. un 483. punktā Vispārējā tiesa konstatēja, ka no norādītās tarifu klauzulas, kas ir arī citēta *Cathay Pacific* prasības pieteikumā Vispārējā tiesā, izriet, ka šī pienākuma tvērums attiecas tikai uz noteiktos maršrutos izraudzītajiem pārvadātājiem, kā Komisija to norādījusi strīdīgā lēmuma 1007. apsvērumā, un ka šī klauzula nekādā ziņā nevar attaisnot vispārējās apspriedes starp vairākiem pārvadātājiem, kuras ietilpst vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

123 Otrkārt, pārsūdzētā sprieduma 485. punktā Vispārējā tiesa secināja, ka *Cathay Pacific* apgalvotais apstāklis, ka pārvadātājiem, kas nav Japānas pārvadātāji, būtu vajadzējis savus apstiprinājuma pieteikumus pielāgot Japānas pārvadātāju pieteikumiem, nepierāda ne juridiska pienākuma esību, ne nepārvaramu valsts spiedienu, kas liktu veikt vispārēju cenu saskaņošanu. Bez tam minētā sprieduma 486. punktā Vispārējā tiesa norādīja, ka *Cathay Pacific* nav iesniegusi nevienu pierādījumu, lai pamatotu savus apgalvojumus par tarifu apstiprināšanas procedūru, un šo faktu minētā sabiedrība Tiesā neapstrīd.

124 Turklāt, ciktāl *Cathay Pacific* argumenti būtu jāsaprot tādējādi, ka Vispārējai tiesai tiek pārmests, ka tā, izvērtējot aizstāvības pamatu par valsts spiedienu, ir piemērojusi kļūdainu juridisko kritēriju, pietiek ar atgādinājumu, ka LESD 101. un 102. pants attiecas tikai uz pretkonkurences rīcību, ko uzņēmumi ir īstenojuši pēc savas iniciatīvas. Ja pienākums īstenot kādu pretkonkurences rīcību uzņēmumam ir noteikts valsts tiesību aktos vai ja šie tiesību akti rada tādu juridisku ietvaru, kas pats par sevi izslēdz jebkādu iespēju šiem uzņēmumiem darboties konkurences apstākļos, tad šie panti nav piemērojami. Proti, šādā situācijā konkurences ierobežojuma cēlonis, kā to paredz šīs tiesību normas, nav šo uzņēmumu neatkarīga rīcība. Savukārt minētie panti var tikt piemēroti, ja konstatējams, ka valsts tiesību aktos ir paredzēta konkurences iespēja, kas var tikt novērsta, ierobežota vai izkropļota ar uzņēmumu patstāvīgo rīcību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1997. gada 11. novembris, Komisija un Francija/*Ladbroke Racing*, C-359/95 P un C-379/95 P, EU:C:1997:531, 33. un 34. punkts, kā arī 2010. gada 14. oktobris, *Deutsche Telekom*/Komisija, C-280/08 P, EU:C:2010:603, 80. un 81. punkts).

125 Arī iespēju izslēgt konkrētu pret konkurenci vērstu rīcību no LESD 101. un 102. panta piemērošanas jomas tādēļ, ka to attiecīgajiem uzņēmumiem ir likuši īstenot esošie valsts tiesību akti, vai tādēļ, ka ar šiem tiesību aktiem ir tikusi novērsta jebkāda iespēja šiem uzņēmumiem īstenot konkurējošu rīcību, Tiesa ir pieļāvusi tikai ierobežoti (spriedums, 2010. gada 14. oktobris, *Deutsche Telekom*/Komisija, C-280/08 P, EU:C:2010:603, 81. punkts un tajā minētā judikatūra).

126 Tādējādi Tiesa ir nospriedusi, ka tad, ja valsts likums uzņēmumus vienīgi mudina uz autonomu pretkonkurences rīcību vai veicina to, tiem ir jāatbild saskaņā ar LESD 101. un 102. pantu (spriedums, 2010. gada 14. oktobris, *Deutsche Telekom*/Komisija, C-280/08 P, EU:C:2010:603, 82. punkts un tajā minētā judikatūra).

127 Tāpēc otrā apelācijas sūdzības pamata ceturtā daļa ir noraidāma kā nepamatota.

Par piekto pamata daļu, kas attiecas uz "Cathay Pacific" argumentu sagrozīšanu attiecībā uz Indijā un Singapūrā izdarīto valsts spiedienu, kā arī uz pierādījumu kļūdainu interpretāciju

– *Lietas dalībnieku argumenti*

128 *Cathay Pacific* norāda, ka Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 498. punktā ir noraidījusi tās argumentus par valsts spiedienu Indijā un Singapūrā, balstoties būtībā uz to, ka šī sabiedrība nebija pamatojusi savus apgalvojumus attiecībā uz Honkongu un Japānu, uz kuriem tā bija atsaukusies šajā argumentācijā. Tā it īpaši atsaucas uz pārsūdzētā sprieduma 494. punktu, kurā Vispārējā tiesa esot noraidījusi tās argumentus, ar kuriem argumentācija attiecībā uz pēdējām minētajām valstīm tika attiecināta uz citām teritorijām, uz kurām attiecas īpašs tiesiskais regulējums. No tā izrietot, ka tad, ja Tiesa piekristu *Cathay Pacific* argumentācijai attiecībā uz Honkongā un Japānā piemērojamo tiesisko regulējumu, tai būtu arī jākonstatē, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi kļūdu attiecībā uz Indijā un Singapūrā piemērojamo regulējumu, jo attiecīgajos NGPP bija skaidri paredzēts, ka pārvadātājiem jāvienojas par attiecīgajiem tarifiem, un šajā ziņā *Cathay Pacific* atsaucas uz pārsūdzētā sprieduma 490. punktu.

129 Komisija apgalvo, ka piektā daļa nav pamatota.

– *Tiesas vērtējums*

130 Pietiek ar konstatējumu, ka šajā pamata daļā *Cathay Pacific* nenorāda ne uz vienu tiesību kļūdu, ne arī uz faktu sagrozīšanu, ko Vispārējā tiesa būtu pieļāvusi pārsūdzētā sprieduma 490.–498. punktā. Proti, šī sabiedrība ar savu argumentāciju vai nu tikai vispārīgi kritizē faktu, ka Vispārējā tiesa ir apstiprinājusi strīdīgajā lēmumā ietverto Komisijas vērtējumu, vai arī atkārto savu argumentu, ka apspriedes attiecībā uz Indiju un Singapūru nevarēja ietilpt vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Tādējādi tā nenorāda ne uz vienu konkrētu tiesību kļūdu, ko Vispārējā tiesa būtu pieļāvusi pārsūdzētā sprieduma 494.–497. punktā veiktajā pārbaudē. Tāpēc saskaņā ar šā sprieduma 69. punktā atgādināto judikatūru šī pamata daļa ir nepieņemama.

131 Pat ja tiktu uzskatīts, ka *Cathay Pacific* ar savu argumentāciju būtībā pārmet Vispārējai tiesai, ka pārsūdzētā sprieduma 494. punktā tā ir noraidījusi šī sabiedrības iebildumus par Indijas un Singapūras tiesisko regulējumu, pamatojoties vienīgi uz savu vērtējumu par Japānas un Honkongas tiesisko regulējumu, jākonstatē, ka šī argumentācija ir balstīta uz kļūdainu pārsūdzētā sprieduma izpratni. Proti, kā izriet no minētā sprieduma 495. un 496. punkta, Vispārējā tiesa ir izvērtējusi iebildumus, kas konkrēti attiecās uz Indijas un Singapūras tiesisko regulējumu.

Par sesto pamata daļu – vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu

– *Lietas dalībnieku argumenti*

132 *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, pārsūdzētā sprieduma 502. punktā uzskatīdama, ka šīs sabiedrības argumenta mērķis bija pierādīt, ka no valsts spiediena esības Dubaijā (Apvienotie Arābu Emirāti) izrietošā attieksme pret citu pārvadātāju bija prettiesiska un ka tā centās sev par labu atsaukties uz šo prettiesisko attieksmi. *Cathay Pacific* ieskatā tāda nebija tās argumentācija, ar kuru apgalvots, ka, tā kā Komisija bija atzinusi, ka cits pārvadātājs var atsaukties uz aizstāvības pamatu, kas balstīts uz valsts spiedienu, it īpaši Dubaijas kompetentās iestādes vēstules dēļ, tai esot bijis loģiski jāatzīst, ka šī argumentācija ir piemērojama arī *Cathay Pacific* Honkongā, vēl jo vairāk tāpēc, ka arī CAD vēstulēs bija skaidri norādījis, ka tas paredz kolektīvā apstiprinājuma režīmu.

133 Komisija apgalvo, ka sestā daļa nav pamatota.

– *Tiesas vērtējums*

134 Jānorāda, ka ar šo pamata daļu *Cathay Pacific* būtībā apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir kļūdaini interpretējusi argumentāciju, ko šī sabiedrība tai bija iesniegusi, un ka *Cathay Pacific* šajā kontekstā kritizē tikai pārsūdzētā sprieduma 502. punktu, kurā Vispārējā tiesa ir norādījusi, ka, pat ja tiktu pieņemts, ka Komisija ir pieļāvusi prettiesiskumu, nenosakot citu pārvadātāju atbildību, šāds prettiesiskums – kas Vispārējai tiesai nebija jāizvērtē saistībā ar tiesvedībā šajā tiesā celto prasību – nekādā gadījumā nevarētu likt konstatēt diskrimināciju un tādējādi arī attiecībā uz prasītāju pieļauto prettiesiskumu, jo vienlīdzīgas attieksmes princips ir jāsalāgo ar likumības ievērošanu, proti, ievērojot, ka neviens savā labā nevar atsaukties uz prettiesisku darbību, kura ir izdarīta citu labā.

135 Tomēr pārsūdzētā sprieduma 505. punktā Vispārējā tiesa norādīja, ka *Cathay Pacific* argumentācija ir balstīta uz kļūdainu premisu, ka Dubaijas kompetentās administratīvās iestādes "paziņojumi un prakse" esot līdzīgi Honkongas CAD paziņojumiem un praksei, tātad attiecīgajās teritorijās pārvadātāji bija līdzīgā situācijā, proti, pirms apstiprinājuma pieprasīšanas tiem bija savstarpēji jāapspriež piemaksas. Tādējādi no šī vērtējuma izriet, ka Vispārējā tiesa nav kļūdaini interpretējusi tai sniegto argumentāciju.

136 Turklāt pārsūdzētā sprieduma 508. punktā Vispārējā tiesa, atsaucoties uz minētā sprieduma 416.–451. punktu, atgādināja, ka *Cathay Pacific* nav pierādījusi, ka pārvadātāji ir pakļauti prasībai par cenu saskaņošanu Honkongā. No šī pamata pirmo trīs daļu analīzes izriet, ka *Cathay Pacific* nav izdevies atspēkot šos secinājumus.

137 Tāpēc šī pamata daļa jānoraida kā nepamatota.

138 Ņemot vērā visu iepriekš minēto, otrais apelācijas sūdzības pamats jānoraida kā daļēji nepieņemams un daļēji nepamatots.

Par trešo apelācijas sūdzības pamatu, kas attiecas uz to, ka Vispārējā tiesa pēc tam, kad bija daļēji atcēlusi strīdīgo lēmumu noilguma dēļ, neesot lēmusi par visiem tai iesniegtajiem argumentiem

Lietas dalībnieku argumenti

139 *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, uzskatīdama, ka pēc tam, kad tā bija apmierinājusi otro prasības pamatu, vairs nebija jāizskata pirmajā instancē izvirzītais pirmais un ceturtais pamats.

140 Pretēji tam, ko nospriedusi Vispārējā tiesa, strīdīgā lēmuma 1. panta 1. punkta g) apakšpunkta un 4. punkta g) apakšpunkta atcelšana, kas izriet no otrā prasības pamata apmierināšanas, esot tikai daļēja šā lēmuma atcelšana, tāpēc šī atcelšana neesot izraisījusi pirmajā instancē izvirzītā pirmā pamata priekšmeta zudumu. Gluži pretēji, pirmais prasības pamats esot bijis izšķirošs *Cathay Pacific* prasībai kopumā, jo tas bija vērsts uz strīdīgā lēmuma pilnīgu atcelšanu, ciktāl Komisija bija secinājusi, ka *Cathay Pacific* piedalījās vienotajā un turpinātajā pārkāpumā. Tāpat ar ceturto pirmajā instancē izvirzīto prasības pamatu, kas attiecās uz to, ka Komisija nebija pietiekami pamatojusi savu secinājumu par *Cathay Pacific* piedalīšanos šajā pārkāpumā, tika apšaubīts minētā lēmuma tiesiskums kopumā, un šo apstākli Vispārējā tiesa arī esot nepareizi interpretējusi.

141 Komisija uzskata, ka trešais apelācijas sūdzības pamats nav pamatots.

Tiesas vērtējums

142 Vispirms jāatgādina, ka Vispārējā tiesa apmierināja otro prasības pamatu pirmajā instancē un līdz ar to atcēla strīdīgā lēmuma 1. panta 1. punkta g) apakšpunktu un 4. punkta g) apakšpunktu, ciktāl tajā konstatēts, ka *Cathay Pacific* ir pārkāpusi, no vienas puses, LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu attiecībā uz EEZ iekšējiem maršrutiem un, no otras puses, EK un Šveices gaisa transporta nolīguma 8. pantu attiecībā uz maršrutiem starp Savienību un Šveici.

143 Tādējādi pārsūdzētā sprieduma 243. punktā Vispārējā tiesa secināja, ka *Cathay Pacific* celtā prasība par sākotnējo lēmumu nevarēja izraisīt Regulas Nr. 1/2003 25. panta 6. punktā paredzētā noilguma termiņa apturēšanu attiecībā uz pārkāpjošo rīcību saistībā ar EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, ņemot vērā, ka šis lēmums neattiecās uz šo pārkāpjošo rīcību. Pārsūdzētā sprieduma 245. punktā tā secināja, ka, strīdīgajā lēmumā sodot *Cathay Pacific* par vienotu un turpinātu pārkāpumu EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici, Komisija ir pārkāpusi šīs regulas 25. pantā ietvertās normas par noilgumu.

144 Šādi apmierinājusi otro prasības pamatu pirmajā instancē, Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 249. un 254. punktā uzskatīja, ka tiesvedībā minētajā tiesā izvirzītā pirmā un ceturtā prasības pamata pārbaude "kļuvusi nelietderīga".

145 No pārsūdzētā sprieduma, kā arī no tiesvedībā Vispārējā tiesā iesniegtā prasības pieteikuma izriet, ka ar pirmo un ceturto prasības pamatu Vispārējā tiesā *Cathay Pacific* vienīgi norādīja uz tiesību un faktu kļūdām, kā arī uz strīdīgā lēmuma pamatojuma nepietiekamību tikai attiecībā uz "EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici".

146 Proti, ar pirmo prasības pamatu tiesvedībā Vispārējā tiesā tika apgalvots, ka "Komisija ir pieļāvusi tiesību kļūdu un/vai kļūdu faktos, iekļaujot [*Cathay Pacific*] [strīdīgā] lēmuma rezolutīvās daļas 1. panta 1. un 4. punktā un secinot, ka šī sabiedrība ir piedalījusies apgalvotajā vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, vai ka Komisija nav juridiski pietiekami pierādījusi šos konstatējumus". Šajā ziņā no prasības pieteikuma pirmajā instancē izriet, ka pirmais prasības pamats attiecās tikai uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici. Tādējādi *Cathay Pacific* ne tikai pirmā pamata apzīmējumā, bet arī pēc būtības ar šo pamatu ir skaidri vērsusies tikai pret tiem strīdīgā lēmuma noteikumiem, kurus Vispārējā tiesa atcēla noilguma dēļ.

147 Turklāt ir taisnība, ka Vispārējā tiesā iesniegtā prasības pieteikuma 44. punktā *Cathay Pacific* bija norādījusi, ka tajā izvirzītais pirmais prasības pamats bija "izšķirošs" arī attiecībā uz tās "prasību kopumā, it īpaši ņemot vērā Komisijas konstatējumu, ka būtu mākslīgi nodalīt vienoto un turpināto pārkāpumu no atsevišķu pārkāpumu konstatējumiem" un ka tad, "ja [šī sabiedrība] ir kļūdaini atzīta par atbildīgu par divām pārkāpuma sastāvdaļām, to nevar uzskatīt par tādu, kas ir piedalījusies vienotā un turpinātā pārkāpumā, un [strīdīgais] lēmums jāatceļ, ciktāl tas attiecas uz šo sabiedrību".

148 Tomēr jākonstatē, ka *Cathay Pacific* turklāt ar Vispārējā tiesā izvirzīto trešo prasības pamatu ir konkrēti apstrīdējusi savu dalību strīdīgajā lēmumā identificētajā vienotajā un turpinātajā pārkāpumā, ciktāl tas attiecas uz trim atšķirīgām sastāvdaļām materiālā ziņā, proti, degvielas piemaksu, drošības piemaksu un atteikumu maksāt komisijas maksu. Trešais prasības pamats tika izvērtēts pārsūdzētā sprieduma 255.–377. punktā. Tātad nevar uzskatīt, ka, konstatēdama, ka lemt par tai iesniegto pirmo un ceturto prasības pamatu ir kļuvis nelietderīgi, jo otrais pamats ticis atzīts par pamatotu, Vispārējā tiesa nebūtu lēmusi par *Cathay Pacific* argumentāciju attiecībā uz tās dalību vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

149 Ar ceturto prasības pamatu Vispārējā tiesā tika apgalvots, ka "Komisija nav pietiekami pamatojusi savu konstatējumu, ka [šī sabiedrība] ir piedalījusies vienotā un turpinātā pārkāpumā". Tātad ir taisnība, ka šī pamata apzīmējumā pašā par sevi nav norādīts, ka šis pamats attiektos tikai uz "EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici". Tomēr no tā pamatojumam izvirzītajiem argumentiem, it īpaši no Vispārējā tiesā iesniegtā prasības pieteikuma 88.–90. punkta, izriet, ka *Cathay Pacific* arī šo prasības pamatu bija paredzējusi tikai attiecībā uz šiem maršrutiem. Tāpat no minētā prasības pieteikuma 91. punkta izriet, ka *Cathay Pacific* kritizēja tās iekļaušanu strīdīgā lēmuma rezolutīvās daļas 1. panta 1. un 4. punktā ietvertajā dalībnieku sarakstā.

150 Ņemot vērā, ka, apmierinot otro prasības pamatu pirmajā instancē, Vispārējā tiesa atcēla strīdīgā lēmuma rezolutīvās daļas 1. panta 1. un 4. punktu, ciktāl šie noteikumi attiecās uz *Cathay Pacific*, un ka minētie noteikumi attiecās tieši uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, Vispārējā tiesa nav pieļāvusi tiesību kļūdu, konstatēdama, ka šie divi pārējie prasības pamati vairs nav jāanalizē.

151 No iepriekš minētā izriet, ka trešais apelācijas sūdzības pamats jānoraida kā nepamatots.

Par piekto apelācijas sūdzības pamatu – tiesību kļūdām, kuras esot pieļautas, izvērtējot pierādījumus, kas nav tieši saistīti ar pārkāpumiem, kuros vainota "Cathay Pacific", un

nepietiekamu argumentāciju attiecībā uz pierādījumiem par "Cathay Pacific" dalību vienotā un turpinātā pārkāpumā

Lietas dalībnieku argumenti

152 *Cathay Pacific*, atsaucoties uz pārsūdzētā sprieduma 312.–345. punktu, apgalvo, ka Vispārējā tiesa, kas atcēlusi strīdīgā lēmuma 1. panta 1. punkta g) apakšpunktu un 4. punkta g) apakšpunktu un līdz ar to būtiski samazinājusi *Cathay Pacific* dalības vienotā un turpinātā pārkāpumā apjomu un laikposmu, ir pieļāvusi kļūdu, nesniegdama nekādu pārliecinošu skaidrojumu par savu pieeju tādu pierādījumu vērtēšanai, kas neattiecas uz pārkāpuma laikposmu vai neietilpst Komisijas ģeogrāfiskajā kompetencē, it īpaši par veidu, kādā šie pierādījumi varētu "apstiprināt" dažu citu pierādījumu "interpretāciju".

153 Tādējādi, pirmām kārtām, Vispārējās tiesas argumentācija esot neskaidra attiecībā uz tās pieeju pierādījumiem par notikumiem pirms *Cathay Pacific* piedēvētā pārkāpuma sākuma vai attiecībā uz to nozīmīgumu, lai konstatētu, ka *Cathay Pacific* piedalījās vienotā un turpinātā pārkāpumā. Tā kā Vispārējā tiesa atcēla strīdīgā lēmuma 1. panta 1. punkta g) apakšpunktu un 4. punkta g) apakšpunktu, tai esot bijis pienākums pārskatīt to pierādījumu nozīmīgumu, kuri attiecas uz laikposmu pirms pārkāpuma laikposma, kurā vainota *Cathay Pacific*, kāds šis laikposms izrietēja no šīs atcelšanas. Tomēr neesot acīmredzams, ka Vispārējā tiesa būtu veikusi šādu pārskatīšanu. Proti, pierādījumi attiecībā uz laikposmu pirms pārkāpuma, kāds tas tagad esot konstatēts, šķiet, tiek uzskatīti par tiešiem pierādījumiem par pārkāpumu un it īpaši par pierādījumiem dalībai vienotā un turpinātā pārkāpumā.

154 Otrām kārtām, *Cathay Pacific* apstrīd pierādījumus, ar kuriem domāts apstiprināt pret to izdarītos pārkāpuma konstatējumus attiecībā uz laikposmiem un ģeogrāfiskajām zonām, par kurām Komisijai bija kompetence konstatēt pārkāpumu.

155 Pirmkārt, tā apgalvo, ka ir grūti saprast, vai pārsūdzētā sprieduma 333. punktā Vispārējā tiesa vārdu "apstiprināt" lieto tādā nozīmē, ka ar pierādījumiem par saziņu Šveicē tiek apstiprināta dažu citu pierādījumu interpretācija, vai drīzāk tādā nozīmē, ka šie pierādījumi tieši apstiprina, ka notikumi patiešām ir norisinājušies.

156 Otrkārt, neesot iespējams saprast iemeslus, kuru dēļ apsvērumos par Šveicē notikušo saziņu ietvertie pierādījumi apstiprina citos apsvērumos ietvertos pierādījumus.

157 Treškārt, Vispārējās tiesas analīzē vispārīgi esot konstatējami trūkumi attiecībā uz to pierādījumu lomu, kas neattiecas uz pārkāpuma laikposmu vai neietilpst Komisijas ģeogrāfiskajā kompetencē. Proti, Vispārējai tiesai esot bijis jāprecizē pierādījumi, kas ir tieši pierādījumi par pārkāpumu, no vienas puses, un pierādījumi, kas apstiprina iepriekš minētos pierādījumus, no otras puses. Tomēr tā neesot sniegusi šādu precizējumu, turklāt pierādījumus, kas domāti [citu pierādījumu] apstiprināšanai, tā esot uzskatījusi par tiešiem pārkāpuma pierādījumiem.

158 Ceturtkārt, *Cathay Pacific* norāda, ka pārsūdzētā sprieduma 333. punktā Vispārējās tiesas sniegtā atsauce uz 90 saziņas gadījumiem, kurus Komisija ir rezumējusi strīdīgā lēmuma 757.–759. apsvērumā, lai pierādītu šīs sabiedrības dalību pasaules mēroga aizliegtās vienošanās darbībā, ietver divpadsmit apsvērumus attiecībā uz Šveici – tas liekot domāt, ka visi šie apsvērumi viens otru apstiprina. Taču Vispārējā tiesa neesot sniegusi nekādu argumentāciju šāda veida apstiprināšanai, un tas neļaujot saprast iemeslus, kuru dēļ rīcība, kas notikusi šajā vietējā kontekstā, apstiprina citā kontekstā veiktās rīcības esību.

159 Trešām kārtām, *Cathay Pacific* apgalvo, ka strīdīgā lēmuma 52 apsvērumos ietvertie pierādījumi attiecībā uz rīcību, kas ietilpst Komisijas kompetencē, nav pietiekami, lai secinātu nedz to, ka *Cathay Pacific* ir piedalījusies vienotā un turpinātā pārkāpumā, nedz arī to, ka tā zināja vai tai bija jāzina par kopējo plānu, kas raksturo vienoto un turpināto pārkāpumu kopumā.

160 Komisija uzskata, ka piektais apelācijas sūdzības pamats nav pamatots.

Tiesas vērtējums

161 Jākonstatē, ka ar šo apelācijas sūdzības pamatu, kas vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 312.–345. punktu, *Cathay Pacific* būtībā apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, šīs sabiedrības dalības vienotā un turpinātā pārkāpumā novērtējumā ņemdama vērā pierādījumus, kas attiecas vai nu uz rīcību pirms pārkāpuma laikposma, vai arī uz rīcību, kas ģeogrāfiskā tvēruma ziņā neietilpst Komisijas kompetencē. Šajā ziņā *Cathay Pacific* pārmet Vispārējai tiesai, ka tā nav precizējusi, vai šie pierādījumi jāuzskata par pierādījumiem, kas "apstiprina" tās dalību pārkāpumā, vai par tiešiem pierādījumiem par šo pārkāpumu.

162 No šā sprieduma 68. un 69. punktā atgādinātās judikatūras izriet, ka, ciktāl ar šo apelācijas sūdzības pamatu *Cathay Pacific* kritizē pārsūdzētā sprieduma punktus, kuros Vispārējā tiesa novērtējusi faktus un pierādījumus, šis pamats ir nepieņemams, jo *Cathay Pacific* neapgalvo, ka Vispārējā tiesa būtu sagrozījusi šos faktus vai pierādījumus.

163 Turklāt, ciktāl ar minēto pamatu *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, jo pēc tam, kad minētā tiesa bija atcēlusi strīdīgā lēmuma 1. panta 1. punkta g) apakšpunktu un 4. punkta g) apakšpunktu un līdz ar to samazinājusi *Cathay Pacific* dalības vienotā un turpinātā pārkāpumā apjomu un ilgumu, tā tomēr atsaucās uz strīdīgā lēmuma apsvērumiem, ar kuriem atbalstīti minētie lēmuma noteikumi, un tātad uz pierādījumiem, kas attiecas uz rīcību ārpus pārkāpuma laikposma vai kas neietilpst pārkāpuma daļas, par kuru *Cathay Pacific* tagad saukta pie atbildības, ģeogrāfiskajā tvērumā, jāatgādina, ka, lai pierādītu LESD 101. panta 1. punkta pārkāpuma esību, Komisijai ir jāsniedz nopietni, precīzi un saskanīgi pierādījumi.

164 Tomēr katram no Komisijas norādītajiem faktiskajiem apstākļiem nav obligāti jāatbilst šiem kritērijiem attiecībā uz katru pārkāpuma elementu. Ir pietiekami, ja netiešu pierādījumu kopums, uz kuru atsaucas šīs iestāde, to izvērtējot visaptveroši, atbilst šai prasībai (spriedums, 2010. gada 1. jūlijs, *Knauf Gips*/Komisija, C-407/08 P, EU:C:2010:389, 47. punkts un tajā minētā judikatūra).

165 Tādējādi Vispārējai tiesai nav jāatceļ Komisijas lēmums tādēļ vien, ka Komisija lēmumā ir norādījusi faktiskos apstākļus, kas nav tieši pierādījumi par attiecīgā uzņēmuma dalību pārmestajā pārkāpumā. Proti, pietiek ar to, ka Vispārēja tiesa pārbauda – kā tā to darījusi šajā lietā –, ka visi pārbaudītie elementi var apstiprināt secinājumu, ka attiecīgais uzņēmums ir piedalījies vienotā un turpinātā pārkāpumā. Šajā ziņā pierādījumi attiecībā uz saziņu, kas notikusi pirms pārkāpuma laikposma vai kas saistīta ar rīcību, kura neietilpst Komisijas kompetencē, var apstiprināt citu ar šo laikposmu saistītu pierādījumu interpretāciju, lai tos novietotu atbilstošajā kontekstā vai parādītu noteiktu veidu rīcības vai prakses atkārtošanos.

166 Aplūkojamajā lietā, kā ģenerāladvokāts norādījis secinājumu 138. un 139. punktā, runājot, pirmkārt, par saziņu pirms pārkāpuma laikposma, Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 315.–322. punktā ir konstatējusi, ka vairāki no šiem saziņas gadījumiem attiecās uz maršrutiem, kas ietilpst Komisijas kompetencē. Minētā sprieduma 323.–327. punktā Vispārējā tiesa

nosprieda – lai gan visi pārējie apstrīdētie saziņas gadījumi attiecās uz maršrutiem, kuri attiecīgajos laikposmos nebija Komisijas kompetencē, šī iestāde tomēr varēja tos ņemt vērā, lai veidotu vispārēju priekšstatu par situāciju un tādējādi apstiprinātu interpretāciju, kāda būtu jāsniedz tās rīcībā esošajiem pierādījumiem.

167 Proti, pārsūdzētā sprieduma 325.–327. punktā Vispārējā tiesa būtībā konstatēja, ka šie saziņas gadījumi, lai gan tie attiecās uz šādiem maršrutiem, bija daļa no globāla mēroga aizliegtas vienošanās, kuras pamatā bija divpusējas un daudzpusējas saziņas tīkls, kura pastāvēšanu un darbības kārtību tie apstiprina. Minētā sprieduma 328. punktā Vispārējā tiesa uzsvēra, ka *Cathay Pacific* "neapgalvoja, ka šie saziņas gadījumi neapstiprina citu pierādījumu interpretāciju", un ka nav apgalvots, ka "tie neietilpst Komisijas kompetencē". Vēl jo vairāk – minētajā 328. punktā Vispārējā tiesa precizēja, ka *Cathay Pacific* apstrīdētie apmēram četrdesmit saziņas gadījumi bija daļa no apmēram 90 attiecīgajiem saziņas gadījumiem, kurus Komisija bija vērtējusi strīdīgajā lēmumā.

168 Otrkārt, attiecībā uz saziņas gadījumiem, kas neietilpst Komisijas ģeogrāfiskajā kompetencē, Vispārējā tiesa vispirms pārsūdzētā sprieduma 332. punktā nosprieda, ka, tā kā šie saziņas gadījumi vienādi attiecās uz maršrutiem no Šveices, Komisijai nevar pārmest, ka tā ir uzskatījusi, ka tie attiecās arī uz maršrutiem starp Savienību un Šveici, un pēc tam 333. un 334. punktā nosprieda, ka šie saziņas gadījumi apstiprināja gandrīz 90 saziņas gadījumus, kurus Komisija izmantojusi, lai konstatētu *Cathay Pacific* dalību vienotā un turpinātā pārkāpumā.

169 Šajos apstākļos jākonstatē, ka Vispārējā tiesa nav pieļāvusi tiesību kļūdu, *Cathay Pacific* dalības pārkāpumā novērtējumā ņemdama vērā pierādījumus par rīcību, kas veikta ārpus pārkāpuma laikposma vai kas neietilpst Komisijas ģeogrāfiskajā kompetencē, jo tie varēja pamatoti apstiprināt citus pierādījumus.

170 Tāpēc piektais apelācijas sūdzības pamats jānoraida kā daļēji nepieņemams un daļēji nepamatots.

Par ceturto apelācijas sūdzības pamatu – pietiekama pamatojuma nesniegšanu, lai pierādītu "Cathay Pacific" dalību vienotā un turpinātā pārkāpumā

Lietas dalībnieku argumenti

171 *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi kļūdu, pieņemot un vairākos aspektos ar saviem konstatējumiem neatbilstoši pastiprinot pamatojumu un pierādījumus, kurus Komisija bija sniegusi strīdīgajā lēmumā, lai pamatotu secinājumu, ka *Cathay Pacific* piedalījās šajā lēmumā identificētajā vienotajā un turpinātajā pārkāpumā.

172 Šajā ziņā, pirmkārt, *Cathay Pacific* pārmet Vispārējai tiesai, ka tā ir piekritusi, ka strīdīgais lēmums var balstīties uz tiem pašiem elementiem, kas pierāda vienoto un turpināto pārkāpumu, kā tie, kas izmantoti sākotnējā lēmuma pamatojumā, lai gan pēdējā minētajā lēmumā Komisija nebija secinājusi, ka *Cathay Pacific* būtu piedalījusies jebkādā pārkāpumā EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici. Ņemot vērā, ka strīdīgajā lēmumā nebija ietverts neviens jauns pierādījums, tātad nebūtu pieļaujams apstiprināt strīdīgo lēmumu, pamatojoties uz "pierādījumu analīzi", kas tajā nebija ietverta.

173 Otrkārt, *Cathay Pacific* norāda uz pārsūdzētā sprieduma 326. punktu, kurā Vispārējā tiesa esot apkopojusi vienu no šīs sabiedrības argumentiem, bet esot pieļāvusi kļūdu, jo esot piedēvējusi *Cathay Pacific* apgalvojumus, kurus, kā izrietot no to konteksta, ir izteikusi Komisija. Šī kļūda liecinot par fundamentālu kļūdu Vispārējās tiesas izpratnes ziņā, kas esot attiecināma uz visu tās analīzi.

174 Treškārt, *Cathay Pacific*, atsaucoties uz pārsūdzētā sprieduma 310. un 374. punktu, apgalvo, ka Vispārējā tiesa nav pierādījusi, ka šī sabiedrība zināja vai tai bija jāzina par aizliegtās vienošanās vispārējo tvērumu, kā arī tās būtiskajām iezīmēm, un ka bija jāveic rūpīga analīze, ņemot vērā, ka Vispārējā tiesa bija atzinusi, ka *Cathay Pacific* galvenais birojs neuzturēja tiešus kontaktus ar citu pārvadātāju galvenajiem birojiem. Tomēr saziņa vietējā līmenī nevar pierādīt informētību par vispārējo plānu. Tātad Vispārējā tiesa vienkārši neesot izvērtējusi pierādījumus un neesot sniegusi atbilstošu atbildi uz *Cathay Pacific* argumentiem šajā jautājumā.

175 Ceturtkārt, *Cathay Pacific* apstrīd Vispārējās tiesas konstatējumu pārsūdzētā sprieduma 306. punktā, saskaņā ar kuru Komisija nav identificējusi "pārvadātāju kodolu", kurā ietilpa šī sabiedrība, un ka Komisijai vispār neesot bijis pienākuma to darīt.

176 Piektkārt, *Cathay Pacific* kritizē pārsūdzētā sprieduma 308.–310. punktā minētos pierādījumus, pārmetot Vispārējai tiesai, ka tā nav izskaidrojusi iemeslus, kuru dēļ šajos punktos aprakstītie saziņas gadījumi var pierādīt šīs sabiedrības dalību kopējā plānā vai kopējā mērķī, kas varētu likt konstatēt tās dalību vienotā un turpinātā pārkāpumā. Vispārējā tiesa neesot minējusi nekādu informāciju, ar kuru attiecīgo uzņēmumu galvenie biroji būtu apmainījušies pēc kāda no minētajiem saziņas gadījumiem. Apstāklis, ka iekšējā saziņā ar šīs pašas aviosabiedrības galveno biroju bija ietvertas atsauces uz vietējiem kontaktiem, nevarot pierādīt ne aizliegtas vienošanās esību, ne pat saziņu starp dažādu pārvadātāju galvenajiem birojiem, ja vien nav pierādīts, ka šīs vietējās saziņas mērķis tieši bija sasniegt šo rezultātu.

177 Sestkārt, atsaucoties uz pārsūdzētā sprieduma 369., 372., 374. un 375. punktu, *Cathay Pacific* apgalvo, ka 375. punktā ietvertos Vispārējās tiesas secinājumus, saskaņā ar kuriem, no vienas puses, šī sabiedrība zināja par aizliegtās vienošanās principiem un, no otras puses, attiecīgā saskaņošana un pārraudzība bija domāta piemērošanai visiem maršrutiem pasaules līmenī, neapstiprina neviens pierādījums un tie nav pienācīgi pamatoti. Proti, Vispārējai tiesai esot bijis jāpieprasa Komisijai, lai tā pierādītu, ka *Cathay Pacific* bija pietiekami informēta vai tai bija jāzina vai nu par saziņas gadījumiem, kas liek konstatēt attiecīgās aizliegtās vienošanās vispārējo tvērumu un iezīmes, vai arī par šīs saziņas rezultātiem. *Cathay Pacific* arī pārmet Vispārējai tiesai, ka pārsūdzētā sprieduma 369. punktā tā ir atsaukusies uz "prezumētu zināšanu", lai gan ne Vispārējā tiesa, ne Komisija nav sniegusi pārliecinošu pamatojumu šādai prezumpcijai. Tā kā šāds pierādījums nav sniegts, *Cathay Pacific* uzskata, ka secinājums par tās dalību vienotā un turpinātā pārkāpumā nevar tikt apstiprināts.

178 Septītkārt, atsaucoties uz pārsūdzētā sprieduma 326. punktu, *Cathay Pacific* būtībā kritizē Vispārējās tiesas argumentāciju, saskaņā ar kuru Komisija, ņemot vērā to, ka piemaksas bija domātas piemērošanai visiem maršrutiem pasaules līmenī, varēja pārkāpumā iekļaut EEZ iekšējos maršrutus un maršrutus starp Savienību un Šveici, un apgalvo, ka šāda pieeja nevar likt konstatēt, ka šai sabiedrībai pašai būtu faktiska vai prezumēta zināšana par vienoto un turpināto pārkāpumu. Lai pamatotu šo nostāju, *Cathay Pacific* analizē vairākus strīdīgā lēmuma apsvērumus, uz kuriem balstījusies Vispārējā tiesa, it īpaši pārsūdzētā sprieduma 339., 314.–322. un 332. punktā, un kritizē gan šos apsvērumus, gan šajos pārsūdzētā sprieduma punktos izdarītos konstatējumus.

179 Tādējādi attiecībā uz pārsūdzētā sprieduma 332. punktu *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi pamatojuma aizstāšanu. Proti, 332. punktā Vispārējā tiesa esot izvērtējusi pierādījumus, kas galvenokārt attiecas uz *Air Cargo Council Switzerland* (Šveices Kravu gaisa pārvadājumu padome, turpmāk tekstā – "*ACCS*"). Tā esot norādījusi, ka Savienības pārvadātāji bija starp *ACCS* locekļiem un aktīvi piedalījušies aplūkotajā saziņā – gan attiecībā uz degvielas piemaksu, gan atteikumu maksāt komisijas maksu. Vispārējā tiesa esot secinājusi, ka, "tā kā šī saziņa vienādi attiecās uz maršrutiem no Šveices, Komisijai nevar pārmest, ka tā ir uzskatījusi, ka minētā saziņa attiecās arī uz maršrutiem starp Savienību un Šveici, kaut arī mazākā mērā". Tomēr tas esot nepamatots apgalvojums. Strīdīgajā lēmumā neesot nekādu pierādījumu par šiem maršrutiem, un Vispārējā tiesa neesot tiesīga trūkstošo lēmuma pamatojumu papildināt ar savu vērtējumu. Katrā ziņā Vispārējās tiesas argumentācijai esot apļveida raksturs tādā ziņā, ka tad, ja Savienības pārvadātāji būtu vēlējušies vienoties par degvielas piemaksu maršrutos starp Savienību un Šveici, tiem nebūtu nekāda iemesla "iesaistīt pārējos pārvadātājus".

180 Komisija apgalvo, ka ceturtais apelācijas sūdzības pamats nav pamatots.

Tiesas vērtējums

181 Attiecībā uz pirmo iebildumu, ar kuru *Cathay Pacific* kritizē Vispārējo tiesu par tiesību kļūdu, ko tā esot pieļāvusi, piekrītot, ka Komisija var balstīties uz tiem pašiem pierādījumiem, kas izmantoti sākotnējā lēmumā, lai secinātu, ka *Cathay Pacific* ir piedalījusies vienotā un turpinātā pārkāpumā attiecībā uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, lai gan minētā sākotnējā lēmuma rezolutīvajā daļā tika uzskatīts, ka šī sabiedrība nav piedalījusies vienotos pārkāpumos šajos maršrutos, pietiek ar atgādinājumu, ka sākotnējais lēmums tika atcelts it īpaši tādēļ, ka tajā bija pieļautas pretrunas starp pamatojumu un rezolutīvo daļu. It īpaši, lai gan minētā lēmuma pamatojumā bija aprakstīts viens vienots un turpināts pārkāpums attiecībā uz visiem maršrutiem, uz kuriem attiecās aizliegtā vienošanās, kurā piedalījušies visi apsūdzētie pārvadātāji, šī paša lēmuma rezolutīvajā daļā bija identificēti vai nu četri atsevišķi vienoti un turpināti pārkāpumi, vai arī viens vienots un turpināts pārkāpums, par ko atbildība tikusi atzīta tikai tiem pārvadātājiem, kuri šī paša lēmuma 1.–4. pantā minētajos maršrutos tieši piedalījušies pārkāpjošajās darbībās, uz kurām attiecas katrs no minētajiem pantiem, vai arī zinājuši par kolūziju attiecībā uz šiem maršrutiem, par to uzņemoties attiecīgo risku.

182 Šajos apstākļos, ņemot vērā, ka Komisijai, izpildot spriedumu, ar kuru atcelts sākotnējais lēmums, bija jānovērš šī pretruna, apelācijas sūdzības iesniedzējai nav pamata izvirzīt argumentu saistībā ar sākotnējā lēmuma rezolutīvo daļu, lai pārmestu Komisijai, ka tā ir atkārtoti izvērtējusi pierādījumus, kas izmantoti sākotnējā lēmumā, un tātad no tiem izdarījusi secinājumu, kas ir pretējs sākotnējā lēmuma rezolutīvajā daļā ietvertajam secinājumam.

183 Turklāt, ja tiktu uzskatīts, ka apelācijas sūdzības iesniedzēja ar savu iebildumu vēlas arī apstrīdēt, ka strīdīgajā lēmumā nav nekādu pierādījumu, ka šī sabiedrība zināja par pārkāpjošu rīcību EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici, pietiek ar norādi, ka ar šo iebildumu *Cathay Pacific* nenorāda ne uz vienu tiesību kļūdu, ko būtu pieļāvusi Vispārējā tiesa, bet vienīgi vispārīgi kritizē strīdīgo lēmumu. Šajā ziņā pietiek ar atgādinājumu, ka apelācijas sūdzībā izvirzītie argumenti, ar kuriem kritizēts nevis Vispārējās tiesas spriedums, kas pasludināts tiesvedībā par prasību atcelt lēmumu, bet gan lēmums, kura atcelšana tika lūgta Vispārējā tiesā, nav pieņemami (skat. spriedumu, 2023. gada 29. jūnijs, *TUIfly*/Komisija, C-763/21 P, EU:C:2023:528, 53. punkts un tajā minētā judikatūra).

184 Attiecībā uz iebildumu pret pārsūdzētā sprieduma 326. punktu jānorāda, ka minētā sprieduma redakcijā tiesvedības valodā patiešām ir pieļauta acīmredzama kļūda, ciktāl tajā ir minēta "prasītāja", lai gan, ņemot vērā kontekstu, kādā iekļaujas šis punkts, Vispārējā tiesa šajā punktā faktiski bija domājusi "Komisiju".

185 Tomēr nevar uzskatīt, ka šī kļūda visu Vispārējās tiesas analīzi padara prettiesisku. Proti, no 326. punkta konteksta skaidri izriet, ka runa ir par vienkāršu pārrakstīšanās kļūdu un ka minētajā 326. punktā Vispārējā tiesa nav kļūdaini interpretējusi *Cathay Pacific* argumentāciju. Proti, pārsūdzētā sprieduma 325. un 326. punktā Vispārējā tiesa izklāstīja Komisijas nostāju, kāda tā izriet no strīdīgā lēmuma, un 327. punktā atsaucās uz *Cathay Pacific* nostāju un atbildēja uz tās argumentiem. Turklāt no pārsūdzētā sprieduma 291. punkta, kuru *Cathay Pacific* nav apstrīdējusi un kurā ir apkopota šīs sabiedrības argumentācija, izriet, ka Vispārējā tiesa nav kļūdaini interpretējusi šo argumentāciju. Tāpēc šis iebildums jānoraida kā nepamatots.

186 Attiecībā uz iebildumu pret pārsūdzētā sprieduma 310. un 374. punktu jākonstatē, ka pārsūdzētā sprieduma 310. punktā Vispārējā tiesa būtībā norādīja, ka, pat ja noteikta informācijas apmaiņa starp *Cathay Pacific* un citiem pārvadātājiem notika ar vietējo darbinieku starpniecību, attiecīgo uzņēmumu galvenie biroji ir apmainījušies ar informāciju, tāpēc, lai gan šī saziņa bija netieša, tā jāuzskata par tādu, kas atbilst strīdīgās aizliegtās vienošanās organizācijai vairākos līmeņos.

187 Ciktāl *Cathay Pacific* apgalvo, ka informētība par kopējo plānu nevar tikt pierādīta ar saziņu vietējā līmenī, jānorāda, ka saskaņā ar šā sprieduma 164. punktā minēto judikatūru pietiek ar to, ka netiešu pierādījumu kopums, uz kuru atsaucas Komisija, to izvērtējot visaptveroši, atbilst pierādīšanas prasībai, ļaujot pierādīt vienota un turpināta pārkāpuma esību, kā arī uzņēmuma dalību šajā pārkāpumā, lai kāds arī būtu šādas saziņas, kuras esība ir apliecināta ar pierādījumiem, līmenis. Tādējādi šis *Cathay Pacific* arguments jānoraida kā nepamatots.

188 Attiecībā uz pārsūdzētā sprieduma 374. punktu, kurā Vispārējā tiesa konstatēja, ka Komisija ir aprakstījusi aizliegtās vienošanās vispārējo tvērumu un būtiskās iezīmes, kā arī saskaņošanu attiecībā uz degvielas piemaksu, precizējot, ka šie paši principi *mutatis mutandis* ir piemērojami pārējām vienotā un turpinātā pārkāpuma sastāvdaļām, pietiek ar norādi, ka Vispārējā tiesa neaprobežojās ar šo vispārīgo konstatējumu.

189 Proti, pārsūdzētā sprieduma 375. punktā Vispārējā tiesa atsaucās uz daudziem strīdīgajā lēmumā aprakstītajiem saziņas gadījumiem un secināja, ka tie pierāda, ka *Cathay Pacific* nevarēja nezināt par tāda saziņas tīkla esību, kurā notika informācijas apmaiņa un saskaņošana gan attiecībā uz degvielas piemaksu un drošības piemaksu, gan atteikumu maksāt komisijas maksu. Minētajā punktā Vispārējā tiesa arī norādīja, ka, ņemot vērā šo saziņu, *Cathay Pacific* nevarēja nezināt ne to, ka kopīgi tiek sagaidīta tirgus disciplīnas ievērošana attiecībā uz piemaksām, ne arī to, ka pastāv vairāku līmeņu sistēma. Turklāt, atsaucoties uz minētā sprieduma 354.–356. punktu un ņemot vērā paziņojumu un apspriežu, kas attiecās uz degvielas piemaksu, ģeogrāfisko tvērumu, to valstu lielo skaitu, kurās *Cathay Pacific* bija piedalījusies koluzīvajā saziņā, kā arī daudzās šīs sabiedrības iniciatīvas, kuru mērķis bija vienlaikus mudināt savu meitasuzņēmumu personālu veikt saskaņošanu ar saviem konkurentiem vietējā līmenī, Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 375. punktā konstatēja, ka *Cathay Pacific* arī varēja saprātīgi zināt un uzņemties risku par to, ka attiecīgā saskaņošana un pārraudzība bija paredzēta, lai aptvertu visus maršrutus pasaules līmenī.

190 Tādējādi jākonstatē – tā kā šajos pārsūdzētā sprieduma punktos ir ietverti tikai faktu un pierādījumu vērtējumi, iebildums, ar kuru apstrīdēti šie punkti, ir nepieņemams, jo *Cathay Pacific* neapgalvo nekādu sagrozīšanu.

191 Runājot par iebildumu pret pārsūdzētā sprieduma 306. punktu, *Cathay Pacific* apgalvo, ka šajā punktā ietvertais Vispārējās tiesas secinājums ir faktiski un juridiski nepareizs, jo Komisija strīdīgā lēmuma 4.3.3. apakšiedaļā esot identificējusi apsūdzēto pārvadātāju kodolu un šāda kodola identificēšanai esot īpaša nozīme saistībā ar informētību par aizliegtās vienošanās kopējo mērķi, kas esot nosacījums, lai uzņēmumu varētu uzskatīt par tādu, kas tajā ir piedalījies.

192 Šajā ziņā jānorāda, ka pārsūdzētā sprieduma 306. punktā, kā arī 280. punktā, uz kuru ir atsauce minētajā 306. punktā, Vispārējā tiesa precizēja, ka apstāklis, ka dalības intensitāte šajā pārkāpumā varēja atšķirties starp apsūdzētajiem pārvadātājiem, jāņem vērā tikai tad, kad tiek novērtēts pārkāpuma smagums un tiek noteikts naudas soda apmērs.

193 Tajā pašā 306. punktā Vispārējā tiesa norādīja, ka *Cathay Pacific* apgalvojums ir balstīts uz kļūdainu premisu, jo Komisija strīdīgajā lēmumā nav identificējusi šādu "kodolu" un tai nav nekāda pienākuma to darīt.

194 Tātad Vispārējā tiesa, izdarīdama šādu secinājumu, nav pieļāvusi tiesību kļūdu.

195 Tāpēc arguments, saskaņā ar kuru Vispārējā tiesa esot kļūdaini uzskatījusi, ka Komisija nav identificējusi pārvadātāju kodolu, jānoraida kā neiedarbīgs, jo tas ir balstīts uz kļūdainu premisu, ka Komisijai šāds kodols bija jāidentificē.

196 Tādējādi minētajā 281. punktā Vispārējā tiesa būtībā norādīja, ka strīdīgajā lēmumā Komisija labākajā gadījumā bija minējusi *Lufthansa* paziņojumus, saskaņā ar kuriem lielākā daļa saziņas gadījumu ("*core group of contact*") galvenokārt ietvēra divpusēju saziņu pa mobilo tālruni starp dažādu pārvadātāju cenu politikas direktoriem, bet Komisija nekādi nebija pievienojusies šiem paziņojumiem, ne arī konstatējusi šādas no pārējiem strīdīgajiem saziņas gadījumiem atšķirīgas grupas esību vai kontūras. *Cathay Pacific* arī neapstrīd šo secinājumu.

197 Turklāt, ciktāl *Cathay Pacific* vēlas apstrīdēt šo Vispārējās tiesas veikto faktu un pierādījumu vērtējumu, tās argumentācija jānoraida kā nepieņemama saskaņā ar šā sprieduma 69. punktā atgādināto judikatūru.

198 Attiecībā uz iebildumu pret pārsūdzētā sprieduma 308.–310. punktu jānorāda, ka, pirmkārt, ciktāl ar šo iebildumu *Cathay Pacific* kritizē šajos pārsūdzētā sprieduma punktos minētos pierādījumus, šāds iebildums arī ir nepieņemams atbilstoši šā sprieduma 69. punktā atgādinātajai judikatūrai, jo šajā iebildumā *Cathay Pacific* neapgalvo, ka minētajā 308.–310. punktā Vispārējā tiesa būtu sagrozījusi strīdīgo lēmumu, bet vienīgi apstrīd tajā ietverto faktu vērtējumu un tādējādi vēlas panākt, lai Tiesa no jauna izvērtētu faktus.

199 Otrkārt, ciktāl ar šo iebildumu *Cathay Pacific* apgalvo, ka Vispārējā tiesa nav pietiekami pamatojusi pārsūdzēto spriedumu, pienācīgi nepaskaidrodama 308.–310. punktā minētās saziņas nozīmi, lai pierādītu *Cathay Pacific* dalību kopējā mērķī vai kopējā plānā, jāatgādina, ka pienākums norādīt pamatojumu, kas Vispārējai tiesai noteikts saskaņā ar Eiropas Savienības Tiesas statūtu 36. pantu, lasot to kopsakarā ar šo statūtu 53. panta pirmo daļu, liek tai skaidri un nepārprotami darīt zināmu tās izmantoto argumentāciju, lai ļautu ieinteresētajām personām uzzināt pieņemtā nolēmuma pamatojumu un lai Tiesa varētu veikt tiesas kontroli (spriedumi, 2013. gada 11. aprīlis, *Mindo*/Komisija, C-652/11 P, EU:C:2013:229, 29. punkts, kā arī 2024. gada 26. septembris, *Covestro Deutschland* un Vācija/Komisija, C-790/21 P un C-791/21 P, EU:C:2024:792, 113. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

200 Tomēr šis pienākums neliek Vispārējai tiesai sniegt izklāstu, kurā izsmeļoši un cits pēc cita būtu aplūkoti visi lietas dalībnieku izteiktie argumenti. Tādējādi pamatojums var būt netiešs, ar nosacījumu, ka tas ļauj ieinteresētajām personām uzzināt motīvus, uz kuriem pamatojas Vispārējā tiesa, un Tiesai gūt pietiekamu informāciju, lai veiktu kontroli apelācijas tiesvedībā (spriedumi, 2004. gada 7. janvāris, *Aalborg Portland* u.c./Komisija, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P un C-219/00 P, EU:C:2004:6, 372. punkts, kā arī 2024. gada 26. septembris, *Covestro Deutschland* un Vācija/Komisija, C-790/21 P un C-791/21 P, EU:C:2024:792, 114. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

201 No pārsūdzētā sprieduma 308.–310. punkta izriet, ka Vispārējā tiesa patiešām ir atbildējusi uz *Cathay Pacific* apgalvojumu, kurš izklāstīts minētā sprieduma 307. punktā un saskaņā ar kuru tās galvenais birojs neesot sazinājies ar citu pārvadātāju galvenajiem birojiem. Proti, minētajā 308. punktā Vispārējā tiesa norādīja, ka attiecībā uz drošības piemaksu *Lufthansa* 2001. gada oktobrī nosūtīja standarta vēstuli, ar kuru pamatota šīs piemaksas izmantošana, tieši vairāku pārvadātāju – tostarp *Cathay Pacific* – kravas pārvadājumu nodaļu ģenerāldirektoriem un ka, pat ja šī nosūtīšana nebija pieprasīta un uz to netika atbildēts, tā tomēr liecināja par saziņu starp galvenajiem birojiem, vienlaikus precizējot, ka pasīva piedalīšanās pārkāpumā ir pietiekama, lai izraisītu uzņēmuma atbildību. Minētā sprieduma 309. punktā Vispārējā tiesa turklāt konstatēja – *Cathay Pacific* neapstrīdēja, ka tā ar *Lufthansa* e-pasta vēstulēm ir saņēmusi vairākus paziņojumus par degvielas piemaksas palielināšanu, kas adresēti dažādiem pārvadātājiem, un tie arī ir uzskatāmi par saziņu starp galvenajiem birojiem un tos nevar noraidīt, pamatojoties uz to, ka runa esot par vienkāršiem publiskiem paziņojumiem. Visbeidzot – pārsūdzētā sprieduma 310. punktā Vispārējā tiesa norādīja, ka saskaņā ar vairākiem strīdīgā lēmuma apsvērumiem *Cathay Pacific* vietējie darbinieki, kurus šajā ziņā mudināja tās galvenais birojs, sazinājās ar citu pārvadātāju galvenajiem birojiem vai ar savu vietējo kolēģu [no citu pārvadātāju personāla] starpniecību centās iegūt informāciju par šo galveno biroju nostāju, un ka – otrādi – *Cathay Pacific* galvenajā birojā bija vērsušies citu pārvadātāju vietējie pārstāvji, kuri pēc tam *Cathay Pacific* nostāju darīja zināmu saviem galvenajiem birojiem. Vispārējā tiesa secināja – lai gan šī saziņa bija netieša, tā galu galā veidoja saziņu starp galvenajiem birojiem un bija daļa no aizliegtās vienošanās organizācijas vairākos līmeņos.

202 Tāpēc jākonstatē, ka Vispārējā tiesa ir pietiekami pamatojusi pārsūdzētā sprieduma 308.–310. punktā minētās saziņas nozīmīgumu, lai pierādītu *Cathay Pacific* dalību kopējā mērķī vai kopējā plānā.

203 Attiecībā uz iebildumu pret pārsūdzētā sprieduma 369., 372., 374. un 375. punktu jānorāda, ka minētā sprieduma 369. punktā Vispārējā tiesa patiešām ir lietojusi vārdu "prezumēts", saistībā ar tā nozīmi atsaucoties uz 350. punktu. Tomēr jānorāda, ka minētā sprieduma 370. un 371. punktā Vispārējā tiesa ir pareizi atgādinājusi, ka Komisijai jāpierāda, ka attiecīgajam uzņēmumam bija šāda informācija.

204 Lai gan *Cathay Pacific* procesuālajos rakstos apelācijas tiesvedībā apgalvo, ka Vispārējā tiesa nevarēja prezumēt, ka šī sabiedrība zināja par citu dalībnieku rīcības pārkāpjošo raksturu, tā tomēr apgalvo, ka Komisijai varēja aprobežoties ar to, lai vienīgi pierādītu, ka šai sabiedrībai "vajadzēja" būt pietiekami informētai vai nu par saziņas gadījumiem, kas atklāj attiecīgās aizliegtās vienošanās vispārējo tvērumu un iezīmes, vai par šīs saziņas rezultātiem. Ņemot vērā, ka pārsūdzētā sprieduma 375. punktā Vispārējā tiesa tieši no vairāku divpusējas un daudzpusējas saziņas gadījumu, kuros *Cathay Pacific* piedalījās dažādās dalībvalstīs un trešās valstīs, pārbaudes secināja, ka tā "nevarēja nezināt", ka pastāv saziņas tīkls, kurā notika informācijas apmaiņa un saskaņošana, un tas nozīmē, ka tai bija jābūt pietiekami informētai par šīs saziņas rezultātiem,

Tiesa uzskata, ka nav skaidrs precīzs *Cathay Pacific* kritikas apjoms attiecībā uz minētā sprieduma 369. punktu. Saskaņā ar judikatūru no LESD 256. panta, Eiropas Savienības Tiesas statūtu 58. panta pirmās daļas, kā arī Tiesas Reglamenta 168. panta 1. punkta d) apakšpunkta un 169. panta izrietošajām prasībām neatbilst argumentācija, kas nav pietiekami skaidra un precīza, lai Tiesa varētu veikt tiesiskuma kontroli, it īpaši tad, ja būtiskie šīs argumentācijas elementi pietiekami saskanīgi un saprotami neizriet no apelācijas sūdzības teksta (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2025. gada 13. novembris, *AFG*/Komisija, C-13/24 P, nav publicēts, EU:C:2025:884, 51. un 52. punkts, kā arī tajos minētā judikatūra). Tāpēc šāda kritika jāuzskata par nepieņemamu.

205 Ir taisnība, ka *Cathay Pacific* apstrīd – jau skaidrāk – arī pārsūdzētā sprieduma 375. punktu, norādot, ka šā punkta pirmajā teikumā ietvertais apgalvojums, ka tai bija zināmi aizliegtās vienošanās principi, neesot apstiprināts ne ar vienu pierādījumu un neesot pienācīgi pamatots. Tomēr nākamajos minētā punkta teikumos Vispārējā tiesa ir juridiski pietiekami pamatojusi šādu apgalvojumu, atsaucoties uz noteiktā skaitā apsvērumu minētajiem saziņas gadījumiem. Kā atgādināts šā sprieduma 69. punktā, vienīgi Vispārējās tiesas kompetencē ir izvērtēt pierādījumus.

206 Turklāt šajā kontekstā papildus šā sprieduma 203. punktā minētajai kritikai *Cathay Pacific* apgalvo, ka Komisijai bija jāpierāda, ka šī sabiedrība pietiekami zināja vai tai bija jāzina vai nu par strīdīgajā lēmumā minētajiem un pārsūdzētā sprieduma 374. punktā norādītajiem saziņas gadījumiem, kuros bija aprakstīts aizliegtās vienošanās vispārējais tvērums un būtiskās iezīmes, vai arī par šīs saziņas rezultātiem, kurus Vispārējā tiesa izklāstījusi pārsūdzētā sprieduma 375. punktā.

207 Tomēr *Cathay Pacific* nav formulējusi nekādu konkrētu kritiku par kļūdu, ko Vispārējā tiesa būtu pieļāvusi pārsūdzētā sprieduma 374. un 375. punktā, kuri rezumēti šā sprieduma 188. un 189. punktā. Tāpēc saskaņā ar šā sprieduma 71. punktā atgādināto judikatūru šis iebildums ir nepieņemams.

208 Attiecībā uz iebildumiem pret pārsūdzētā sprieduma 314.–322., 326., 332. un 339. punktu jākonstatē, ka ar šiem iebildumiem *Cathay Pacific* būtībā tikai apgalvo, ka Vispārējā tiesa nav pareizi novērtējusi faktiskos apstākļus, uz kuriem tā ir atsaukusies šajos punktos, vai ka tā ir kļūdaini piekritusi Komisijas nostājai, kas izklāstīta strīdīgā lēmuma apsvērumos, kuri neesot pietiekami pārliecinoši. Tādējādi tā patiesībā apstrīd faktu un pierādījumu vērtējumu, ko Vispārējā tiesa veikusi šajos pārsūdzētā sprieduma punktos. Tātad saskaņā ar šā sprieduma 69. punktā atgādināto judikatūru minētie iebildumi šajā daļā ir nepieņemami.

209 Pārējā daļā, proti, attiecībā uz *Cathay Pacific* argumentu par pārsūdzētā sprieduma 332. punktu un apgalvoto pamatojuma aizstāšanu, ko šajā punktā esot veikusi Vispārējā tiesa, pietiek ar norādi, ka šī aizstāšana nav pierādīta, ņemot vērā šā sprieduma 85. punktā atgādināto judikatūru, jo Vispārējā tiesa 332. punktā, pamatojoties uz strīdīgajā lēmumā ietvertajiem elementiem, tikai atbildēja uz *Cathay Pacific* izvirzītajiem argumentiem. Vispārējā tiesa minētajā punktā norādīja, ka starp lietas dalībniekiem nav strīda par to, ka vairāki Savienības pārvadātāji, tostarp *Société Air France*, *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, *British Airways plc*, *Deutsche Lufthansa*, *Swiss International Air Lines* un *Martinair Holland NV*, kuriem ir tiesības nodrošināt satiksmi maršrutos starp Savienību un Šveici, ir *ACCS* locekļi. Vispārējā tiesa minētajā punktā arī precizēja – no dažādiem strīdīgā lēmuma apsvērumiem izriet, ka šie pārvadātāji ir aktīvi piedalījušies vairākos aplūkojamajos saziņas gadījumos gan attiecībā uz degvielas piemaksu, gan atteikumu maksāt komisijas maksu. Tieši šajos apstākļos Vispārējā tiesa secināja – Komisijai nevar pārmest, ka tā ir uzskatījusi, ka, ciktāl šī saziņa vienādi attiecās uz maršrutiem no Šveices, tā

attiecās arī uz maršrutiem starp Savienību un Šveici, kaut mazākā mērā. Tādējādi *Cathay Pacific* argumentācija jānoraida, jo šis Vispārējās tiesas vērtējums ir balstīts uz tās rīcībā esošajiem lietas materiāliem, kurus tā varēja pamatoti izmantot, lai atbildētu uz tai iesniegtajiem argumentiem.

210 No visa iepriekš minētā izriet, ka ceturtais pamats jānoraida kā daļēji nepieņemams un daļēji nepamatots.

Par sesto apelācijas sūdzības pamatu – tiesību kļūdām, ciktāl Vispārējā tiesa esot uzskatījusi, ka atteikums maksāt komisijas maksu ir pretrunā LESD 101. pantam un/vai ietilpst vienotā un turpinātā pārkāpumā

Lietas dalībnieku argumenti

211 *Cathay Pacific*, atsaucoties uz pārsūdzētā sprieduma 276.–278. punktu, apstrīd Vispārējās tiesas secinājumu, ka atteikumam maksāt komisijas maksu nebija leģitīma mērķa, bet tas bija daļa no vispārējā pretkonkurences plāna.

212 Šajā ziņā *Cathay Pacific* apgalvo, ka pārsūdzētā sprieduma 277. un 278. punktā izklāstītie argumenti neļauj apšaubīt faktu, ka atteikumam maksāt komisijas maksu bija leģitīms mērķis. Ņemot vērā leģitīmā mērķa esību, Vispārējā tiesa neesot pierādījusi, ka atteikums maksāt komisijas maksu ir konkurences ierobežojums mērķa dēļ LESD 101. panta kontekstā. Turklāt Komisija neesot pierādījusi, ka šim atteikumam būtu pretkonkurences sekas minētā panta izpratnē. Tātad Komisija neesot pierādījusi minētā panta pārkāpumu saistībā ar šo rīcību un Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu, noraidīdama *Cathay Pacific* šajā ziņā izvirzīto argumentāciju.

Tiesas vērtējums

213 Pārsūdzētā sprieduma 276.–278. punktā Vispārējā tiesa norādīja, ka attiecībā uz apgalvoto leģitīmo mērķi, kas it kā bijis atteikumam maksāt komisijas maksu, *Cathay Pacific* argumentācija balstās uz kļūdainu faktisku premisu. Šajā ziņā Vispārējā tiesa minētā sprieduma 277. punktā norādīja – ir taisnība, ka no strīdīgā lēmuma izriet, ka pārvadātājiem un ekspeditoriem bija domstarpības attiecībā uz jautājuma par komisijas maksas samaksu juridisko interpretāciju, bet apsūdzētie pārvadātāji neaprobežojas ar tādas kopējas nostājas definēšanu, kas būtu jāaizstāv tiesās vai iestādēs. Gluži pretēji, Vispārējās tiesas ieskatā apsūdzētie pārvadātāji daudzpusējā līmenī bija vienojušies, lai kolektīvi atteiktos vest ar ekspeditoriem sarunas par komisijas maksu samaksu un tiem piešķirtu vienīgi atlaides piemaksām, un Komisija bija iesniegusi vairākas iekšējas e-pasta vēstules, kas ilustrē šo saskaņošanu. Minētā sprieduma 278. punktā Vispārējā tiesa piebilda – no strīdīgā lēmuma arī izriet, ka vairāki pārvadātāji divpusējā līmenī bija apmainījušies ar informāciju, lai pārliecinātos, ka tie turpina savstarpēji ievērot šo atteikumu maksāt komisijas maksu, un par to it īpaši liecina telefonsaruna starp *Deutsche Lufthansa* un *Société Air France*.

214 Ņemot vērā, ka *Cathay Pacific* šo argumentāciju formulē, pamatojoties uz premisu, ka šie Vispārējās tiesas konstatējumi neļauj apšaubīt faktu, ka atteikumam maksāt komisijas maksu bija leģitīms mērķis, un ņemot vērā, ka Tiesai nav kompetences izvērtēt Vispārējās tiesas izmantoto pierādījumu nozīmīgumu, šī argumentācija jānoraida kā nepieņemama atbilstoši šā sprieduma

69. punktā atgādinātajai judikatūrai, un nav jāpārbauda, vai, ievērojot šāda leģitīma mērķa esību, Vispārējā tiesa kļūdaini nav pierādījusi, ka atteikums maksāt komisijas maksu ir ierobežojums mērķa dēļ LESD 101. panta kontekstā.

215 Savukārt arguments, saskaņā ar kuru Komisija nav pierādījusi, ka šim atteikumam ir pretkonkurences sekas LESD 101. panta izpratnē, jānoraida kā nepieņemams to pašu iemeslu dēļ, kas izklāstīti šā sprieduma 178. punktā.

216 No iepriekš minētā izriet, ka sestais apelācijas sūdzības pamats jānoraida kā nepieņemams.

217 Tā kā neviens no *Cathay Pacific* apelācijas sūdzības pamatiem nav apmierināts, apelācijas sūdzība jānoraida pilnībā.

Par tiesāšanās izdevumiem

218 Atbilstoši Tiesas Reglamenta 184. panta 2. punktam, ja apelācijas sūdzība nav pamatota, Tiesa lemj par tiesāšanās izdevumiem.

219 Saskaņā ar šā reglamenta 138. panta 1. punktu, kas piemērojams apelācijas tiesvedībā, pamatojoties uz minētā reglamenta 184. panta 1. punktu, lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.

220 Tā kā Komisija ir lūgusi piespriest *Cathay Pacific* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā spriedums šai sabiedrībai ir nelabvēlīgs, tai jāpiespriež segt savus un atlīdzināt Komisijas tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

1) Apelācijas sūdzību noraidīt.

2) *Cathay Pacific Airways Ltd* atlīdzina tiesāšanās izdevumus.

[Paraksti]