Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 26. februarja 2026*

„Pritožba – Konkurenca – Omejevalni sporazumi – Trg letalskega prevoza tovora – Sklep Evropske komisije, s katerim je bila ugotovljena kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu – Usklajevanje elementov cene storitev letalskega prevoza tovora (dodatna taksa za gorivo, dodatna taksa za varnost in zavrnitev plačila provizij od teh dodatnih taks) – Vstopne storitve prevoza tovora – Krajevna pristojnost Komisije – Opredeljeni učinki – Enotna in trajajoča kršitev – Uredba (ES) št. 1/2003 – Člen 25 – Zastaranje pristojnosti Komisije za naložitev sankcij – Ugovor zastaranja – Vprašanje javnega reda“

V zadevi C-367/22 P,

zaradi pritožbe na podlagi člena 56 Statuta Sodišča Evropske unije, vložene 7. junija 2022,

Air Kanada s sedežem v Saint-Laurentu (Kanada), ki jo zastopata I.-Z. Prodromou-Stamoudi, dikigoros, in T. Soames, avocat,

pritožnica,

druga stranka v postopku je

Evropska komisija, ki jo zastopajo P. Caro de Sousa in A. Dawes, agenta, skupaj z G. Peretzom, BL,

tožena stranka na prvi stopnji,

SODIŠČE (peti senat),

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

generalni pravobranilec: A. Rantos,

sodna tajnica: R. Stefanova-Kamisheva, administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 10. aprila 2024,

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

* Jezik postopka: angleščina.

izreka naslednjo

Sodbo

1 Družba Air Canada s pritožbo predlaga razveljavitev sodbe Splošnega sodišča Evropske unije z dne 30. marca 2022, Air Canada/Komisija (T-326/17, EU:T:2022:177; v nadaljevanju: izpodbijana sodba), s katero je navedeno sodišče delno zavrnilo njeno tožbo za razglasitev ničnosti Sklepa Komisije C(2017) 1742 final z dne 17. marca 2017 v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (Zadeva AT.39258 – Letalski prevoz tovora) (v nadaljevanju: sporni sklep) v delu, v katerem se nanaša nanjo, ter odpravo globe, ki ji je bila s tem sklepom naložena, ali znižanje zneska te globe.

Pravni okvir

Sporazum ES-Švica o zračnem prometu

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

3 Člen 11 navedenega sporazuma določa:

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

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

4 Uredba Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov [101] in [102 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 205) se je v okviru tega sporazuma začela uporabljati – z učinkom z dne 5. decembra 2007 – s Sklepom št. 1/2007 Skupnega odbora Skupnost-Švica za zračni promet, ki je bil ustanovljen na podlagi Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu z dne 5. decembra 2007 o nadomestitvi Priloge k Sporazumu med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (UL 2008, L 34, str. 19). Na ta dan je ta uredba nadomestila Uredbo Sveta (EGS) št. 3975/87 z dne 14. decembra 1987 o postopku za uporabo pravil o konkurenci za podjetja v sektorju zračnega prevoza (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 262), ki je bila v Prilogi k Sporazumu ES-Švica o zračnem prometu od začetka njegove veljavnosti.

Pogodba DEU

5 Člen 101(1) PDEU določa:

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

(a) neposredno ali posredno določajo nakupne ali prodajne cene ali druge pogoje poslovanja;

(b) omejujejo ali nadzorujejo proizvodnjo, trge, tehnični razvoj ali naložbe;

(c) določajo razdelitev trgov in virov nabave;

[…].“

Sporazum EGP

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

7 Uredba št. 1/2003, kakor je bila spremenjena z Uredbo Sveta (ES) št. 411/2004 z dne 26. februarja 2004 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 17), je bila v Sporazum EGP na eni strani vključena s Sklepom Skupnega odbora EGP št. 130/2004 z dne 24. septembra 2004 o spremembi Priloge XIV (Konkurenca), Protokola 21 (O izvajanju pravil konkurence za podjetja) in Protokola 23 (O sodelovanju med nadzornimi organi) k Sporazumu EGP (UL 2005, L 64, str. 57), ki je začel veljati 19. maja 2005, ter na drugi strani s Sklepom Skupnega odbora EGP št. 40/2005 z dne 11. marca 2005 o spremembi Priloge XIII (Prevoz) in Protokola 21 (O izvajanju pravil konkurence za podjetja) k Sporazumu EGP (UL 2005, L 198, str. 38), ki je začel veljati istega dne.

Uredba št. 1/2003

8 Člen 7(1) Uredbe št. 1/2003 določa:

„Kadar Evropska k]omisija na podlagi pritožbe ali po uradni dolžnosti ugotovi, da gre za kršitev člena [101] ali člena [102 PDEU], lahko z odločbo zahteva od zadevnih podjetij ali podjetniških združenj, da tako kršitev odpravijo. Za ta namen jim lahko naloži vse ravnalne ali strukturne ukrepe, ki so sorazmerni storjeni kršitvi in potrebni za njeno učinkovito odpravo. Strukturne ukrepe lahko odredijo samo, kadar ni na voljo enako učinkovitega ravnalnega ukrepa ali kadar bi bil vsak enako učinkovit ravnalni ukrep za zadevno podjetje bolj obremenilen od strukturnega ukrepa. Če ima Komisija pravni interes, lahko ugotovi kršitev po tem, ko je bila storjena.“

9 Člen 23 te uredbe, naslovljen „Globe“, v odstavkih 2 in 3 določa:

„2. Komisija lahko podjetjem in podjetniškim združenjem z odločbo naloži globe, kadar naklepno ali iz malomarnosti:

(a) kršijo člen [101] ali člen [102 PDEU]; […]

[…]

Za vsako podjetje ali podjetniško združenje, udeleženo pri kršitvi, globa ne presega 10 % njegovega celotnega prometa v predhodnem poslovnem letu.

[…]

3. Pri določanju višine globe se upošteva teža, pa tudi trajanje kršitve.“

10 Člen 25 navedene uredbe določa:

„1. Pristojnosti Komisije po členih 23 in 24 zastarajo:

(a) tri leta pri kršitvi določb, ki zadevajo zahteve po informacijah ali izvedbo pregledov;

(b) pet let pri vseh drugih kršitvah.

2. Zastaranje začne teči na dan, ko je bila kršitev storjena. Vendar pa pri trajajočih ali ponavljajočih se kršitvah zastaranje začne teči na dan, ko kršitev preneha.

3. Vse dejavnosti, ki jih zaradi preiskave ali postopka v zvezi s kršitvijo izvaja Komisija ali organ, pristojen za konkurenco v državi članici, pretrgajo zastaranje za nalaganje globe ali periodičnih denarnih kazni. Zastaranje se pretrga z dnem, ko je o dejanju uradno obveščeno vsaj eno podjetje ali podjetniško združenje, ki je sodelovalo pri kršitvi. Dejanja, ki pretrgajo zastaranje, so zlasti naslednja:

(a) pisne zahteve Komisije ali organa, pristojnega za konkurenco v državi članici, za informacije;

(b) pisna dovoljenja za izvajanje pregledov, ki jih Komisija ali organ, pristojen za konkurenco v državi članici, izda svojim uradnikom;

(c) začetek postopkov Komisije ali organa, pristojnega za konkurenco v državi članici;

(d) uradno obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah s strani Komisije ali organa, pristojnega za konkurenco v državi članici.

4. Pretrganje velja za vsa podjetja ali podjetniška združenja, ki so udeležena pri kršitvi.

5. Po vsakem pretrganju začne zastaranje znova teči. Vendar pa zastaranje preteče najpozneje na dan, ko je obdobje, enako dvakratnemu času zastaralnega roka, minilo in Komisija ni naložila globe ali periodične denarne kazni. Ta rok se podaljša za čas, za katerega je bil zastaralni rok pretrgan [v katerem zastaralni rok ni tekel] v skladu z odstavkom 6.

6. Zastaralni rok (za naložitev glob ali periodičnih denarnih kazni) se pretrga [ne teče] za toliko časa, dokler je odločba Komisije predmet postopkov, ki tečejo na Sodišču.“

11 Člen 32(c) navedene uredbe je določal, da se ta uredba ne uporablja za „zračni prevoz med letališči Skupnosti in tretjimi državami“.

12 Ta določba je bila s členom 3 Uredbe št. 411/2004 črtana z učinkom od 1. maja 2004.

Dejansko stanje in sporni sklep

13 Dejansko stanje in sporni sklep, kot sta navedena v točkah od 1 do 60 izpodbijane sodbe, je za ta postopek mogoče povzeti, kot sledi.

14 Družba Air Canada je letalski prevoznik, ki opravlja dejavnost na trgu storitev letalskega prevoza tovora.

15 Letalske družbe v sektorju prevoza tovora zagotavljajo prevoz tovora po zračni poti (v nadaljevanju: prevozniki). Ti prevozniki praviloma opravljajo storitve prevoza tovora za špediterje, ki organizirajo prevoz zadevnega tovora v imenu pošiljateljev. V zameno ti špediterji prevoznikom plačajo ceno, ki je po eni strani sestavljena iz tarif, izračunanih na kilogram, in po drugi strani iz različnih dodatnih taks.

Upravni postopek

16 Komisija je 7. decembra 2005 prejela prošnjo za imuniteto na podlagi svojega obvestila o imuniteti pred globami in zmanjševanju glob v primerih kartelov (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 155), ki so jo vložile družba Deutsche Lufthansa AG in njeni hčerinski družbi, Lufthansa Cargo AG in Swiss International Air Lines AG. Glede na to prošnjo so med več prevozniki obstajali protikonkurenčni stiki, ki so se nanašali na sestavne dele cene storitev, ki se opravljajo na trgu letalskega prevoza tovora, in sicer na uvedbo dodatnih taks, imenovanih dodatna taksa za „gorivo“ in dodatna taksa za „varnost“, ter na zavrnitev teh prevoznikov, da špediterjem plačajo provizijo od teh dodatnih taks (v nadaljevanju: zavrnitev plačila provizij).

17 Komisija je 14. in 15. februarja 2006 opravila nenapovedane preglede v prostorih več prevoznikov.

18 Po teh pregledih je več prevoznikov, med katerimi je bila družba Air Canada, vložilo prošnjo za imuniteto na podlagi obvestila o imuniteti pred globami in zmanjševanju glob v primerih kartelov, navedenega v točki 16 te sodbe.

19 Komisija je 19. decembra 2007 27 prevoznikom, med katerimi je bila družba Air Canada, poslala obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki so nato predložili pisne pripombe. Ustno zaslišanje je potekalo od 30. junija do 4. julija 2008.

Prvotni sklep

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

nadaljevanju: prvotni sklep). Ta sklep je bil naslovljen na 21 prevoznikov, med katerimi je bila tudi družba Air Canada, glede katere pa ni bila ugotovljena nobena kršitev v zvezi z letalskim prevozom med letališči v Evropski uniji in letalskim prevozom na povezavah med letališči v Uniji in švicarskimi letališči (v nadaljevanju: povezave Unija-Švica).

21 V obrazložitvi navedenega sklepa je bilo navedeno, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za storitve prevoza tovora tako, da so se dogovorili o dodatni taksi za gorivo, dodatni taksi za varnost in zavrnitvi plačila provizij, ter da so s tem sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, ki je obsegala ozemlje Evropskega gospodarskega prostora (EGP) in Švice.

Sodbe z dne 16. decembra 2015

22 Splošno sodišče je s sodbo z dne 16. decembra 2015, Air Canada/Komisija (T-9/11, EU:T:2015:994), prvotni sklep razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na družbo Air Canada. Splošno sodišče je z dvanajstimi drugimi sodbami z istega dne ta sklep prav tako v celoti ali delno razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na dvanajst drugih prevoznikov ali skupin prevoznikov.

23 Splošno sodišče je presodilo, da je navedeni sklep pomanjkljivo obrazložen.

Sporni sklep

24 Komisija je 20. maja 2016 prevoznikom iz prvotnega sklepa, ki so pri Splošnem sodišču vložili tožbo zoper ta sklep, poslala dopis, v katerem jih je obvestila, da namerava ponovno sprejeti sklep o ugotovitvi, da so sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu pri vseh povezavah, navedenih v tem prvotnem sklepu. Naslovnikom je bil določen enomesečni rok za predložitev pripomb. To možnost so izkoristili vsi.

25 Komisija je 17. marca 2017 sprejela sporni sklep, ki je naslovljen na 19 prevoznikov, med katerimi je tudi družba Air Canada.

26 V spornem sklepu je navedeno, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za storitve prevoza tovora po vsem svetu z dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij (v nadaljevanju: sporni omejevalni sporazum), s čimer so storili enotno in trajajočo kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.

27 Komisija je v razdelku 4 tega sklepa, naslovljenem „Opis dejstev“, med drugim navedla, da je preiskava razkrila omejevalni sporazum na svetovni ravni, ki je temeljil na mreži dvostranskih in večstranskih stikov med konkurenti v daljšem obdobju v zvezi z ravnanjem, za katero so se odločili, ga predvideli ali načrtovali glede različnih elementov cen za storitve prevoza tovora, navedenimi v prejšnji točki. Komisija je poudarila, da je bil skupni cilj te mreže stikov usklajevanje ravnanja konkurentov pri določanju cen ali zmanjšanje negotovosti glede njihove cenovne politike. Komisija je nato opisala stike v zvezi z dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij ter presojala dokaze o dejanskem stanju, ki se nanašajo, prvič, na sporni omejevalni sporazum kot celoto, in drugič, na vsakega od naslovnikov navedenega sklepa.

28 Komisija je v razdelku 5 spornega sklepa, naslovljenem „Uporaba upoštevnih pravil o konkurenci“, za dejansko stanje v obravnavani zadevi uporabila člen 101 PDEU, pri čemer je pojasnila, da je treba sklicevanja na ta člen razumeti tudi kot sklicevanja na člen 53 Sporazuma EGP in člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, saj se te določbe uporabljajo *mutatis mutandis*, razen če ni drugače določeno.

29 V zvezi s tem je Komisija, kar zadeva njeno pristojnost, preučila meje svoje časovne in krajevne pristojnosti za ugotovitev in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci v obravnavani zadevi.

30 Po eni strani je Komisija v točkah od 822 do 832 obrazložitve spornega sklepa, ki sestavljajo podrazdelek 5.2 tega sklepa, naslovljen „Pristojnost Komisije“, v bistvu navedla, da ne bo uporabila, najprej, člena 101 PDEU za sporazume in ravnanja pred 1. majem 2004 v zvezi s povezavami med letališči Uniji in letališči zunaj EGP (v nadaljevanju: povezave Unija-tretje države), dalje, člena 53 Sporazuma EGP za sporazume in ravnanja pred 19. majem 2005 v zvezi s povezavami Unija-tretje države ter povezavami med letališči v državah, ki so pogodbenice Sporazuma EGP in niso članice Unije, in letališči v tretjih državah (v nadaljevanju: povezave EGP brez povezav Unija-tretje države), in nazadnje, člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu za sporazume in ravnanja pred 1. junijem 2002 v zvezi s povezavami Unija-Švica. Komisija je v točki 832 obrazložitve navedenega sklepa pojasnila, da namen tega sklepa „nikakor ni ugotoviti kakršno koli kršitev člena 8 Sporazuma [ES-Švica o zračnem prometu] v zvezi s storitvami prevoza tovora [med] Švico [in] tretjimi državami“.

31 Po drugi strani je Komisija v točkah od 1036 do 1046 obrazložitve spornega sklepa, ki sestavljajo podrazdelek 5.3.8 tega sklepa, naslovljen „Uporaba člena 101 [PDEU] in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne zračne povezave“, navedla razloge, zaradi katerih je zavrnila trditve več obtoženih prevoznikov, da naj bi prekoračila meje svoje krajevne pristojnosti glede na pravila mednarodnega javnega prava s tem, da je ugotovila in sankcionirala kršitev teh dveh določb pri povezavah s krajem odhoda iz tretjih držav in krajem prihoda v EGP (v nadaljevanju: vstopne povezave in kadar gre za storitve prevoza tovora, ponujene na teh povezavah: vstopne storitve prevoza tovora).

32 Natančneje, Komisija je v točki 1045 obrazložitve navedenega sklepa navedla, da imajo lahko protikonkurenčna ravnanja v zvezi s storitvami prevoza tovora, ki se ponujajo na teh vstopnih povezavah, „takojšnje, znatne in predvidljive učinke v Uniji in EGP, saj lahko večji stroški zračnega prevoza v EGP in torej višje cene uvoženega blaga po svoji naravi vplivajo na potrošnike v EGP“. Komisija je dodala, da so v obravnavani zadevi ta ravnanja lahko imela take učinke tudi na storitve letalskega prevoza tovora drugih prevoznikov v EGP, in sicer med vozlišči („hubs“) v EGP, ki jih uporabljajo prevozniki iz tretjih držav, in letališči v EGP, kamor so te pošiljke namenjene in na katera prevoznik iz tretje države ne leti.

33 Poleg tega je Komisija v točki 1046 obrazložitve tega sklepa navedla, da se je sporni omejevalni sporazum „izvajal po vsem svetu“, da so bili dogovori v zvezi z vstopnimi povezavami sestavni del enotne in trajajoče kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP ter da je bila enotna uporaba dodatnih taks na svetovni ravni ključni element tega omejevalnega sporazuma.

34 Podrazdelek 5.3 spornega sklepa, ki se nanaša na uporabo člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu v obravnavani zadevi, vsebuje točke od 833 do 1052 obrazložitve tega sklepa. Prvič, Komisija je v točki 846 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje ali vplivali na določanje cen, „kar navsezadnje pomeni določanje cen v zvezi z“ dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost

in plačilom provizije špediterjem od dodatnih taks. V točki 861 obrazložitve navedenega sklepa je Komisija ugotovila, da „splošni sistem usklajevanja ravnanja pri določanju cen za storitve prevoza tovora“, razkrit z njeno preiskavo, potrjuje obstoj „zapletene kršitve, ki jo sestavljajo različna ravnanja, ki jih je mogoče opredeliti bodisi kot sporazum bodisi kot usklajeno ravnanje in v okviru katerih so konkurenti tveganja konkurence zavestno nadomestili s praktičnim medsebojnim sodelovanjem“.

35 Drugič, Komisija je v točki 869 obrazložitve spornega sklepa ugotovila, da „zadevno ravnanje pomeni enotno in trajajočo kršitev člena [101 PDEU]“, pri čemer je v točkah od 870 do 902 obrazložitve tega sklepa pojasnila, da so zadevni dogovori sledili enotnemu protikonkurenčnemu cilju, ki je oviranje konkurence v sektorju prevoza tovora v EGP, da so se ti dogovori nanašali na storitve prevoza tovora in določanje njihovih cen, da so se nanašali na ista podjetja, da so bili enotni in trajajoči ter da so se nanašali na tri sestavne dele, in sicer na dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij.

36 V tem okviru je Komisija v točki 882 obrazložitve tega sklepa navedla, da je bila družba Air Canada vpletena v dva od treh elementov kršitve, in sicer dodatno takso za gorivo in dodatno takso za varnost. V tej točki obrazložitve je Komisija dodala, da je družba Air Canada ob upoštevanju te vpletenosti vseeno lahko „razumno predvidela izmenjave“ med udeleženci v zvezi s plačilom provizije od dodatnih taks in je bila pripravljena sprejeti tveganje za to ter da obstajajo tudi dokazi, da je vedela za razprave o plačilu provizij od dodatnih taks.

37 Tretjič, Komisija je v točki 903 obrazložitve navedenega sklepa navedla, da je bil cilj zadevnega protikonkurenčnega ravnanja omejevanje konkurence vsaj v Uniji, EGP in Švici. V točki 917 obrazložitve tega sklepa je Komisija v bistvu dodala, da zato ni treba upoštevati konkretnih učinkov tega ravnanja.

38 Četrtič, Komisija je v točkah od 972 do 1021 obrazložitve spornega sklepa preučila ureditve sedmih tretjih držav, v zvezi s katerimi je več obtoženih prevoznikov zatrjevalo, da jim nalagajo dogovarjanje o dodatnih taksah, s čimer jim je bila onemogočena uporaba upoštevnih pravil o konkurenci. Komisija je menila, da ti prevozniki niso dokazali, da so ravnali pod prisilo teh tretjih držav.

39 Petič, Komisija je v točkah od 1024 do 1035 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da bi enotna in trajajoča kršitev lahko znatno vplivala na trgovino med državami članicami, med pogodbenicami Sporazuma EGP in med pogodbenicami Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.

40 Razdelek 7 spornega sklepa, naslovljen „Trajanje kršitve“, vsebuje točke od 1146 do 1169 obrazložitve tega sklepa. Kot je razvidno iz točke 1146 obrazložitve navedenega sklepa, je Komisija ugotovila, da se je sporni omejevalni sporazum začel 7. decembra 1999 in je trajal do 14. februarja 2006. V tej točki 1146 obrazložitve je Komisija pojasnila, da so se s tem omejevalnim sporazumom kršili:

– člen 101 PDEU od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz med letališči v Uniji;

– člen 101 PDEU od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah Unija-tretje države;

– člen 53 Sporazuma EGP od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz med letališči v EGP (v nadaljevanju: povezave znotraj EGP);

– člen 53 Sporazuma EGP od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah EGP brez povezav Unija-tretje države;

– člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah Unija-Švica.

41 Komisija je v točki 1169 obrazložitve tega sklepa navedla, da je pri družbi Air Canada kršitev trajala od 21. septembra 2000 do 14. februarja 2006.

42 Komisija je v razdelku 8 spornega sklepa preučila korektivne ukrepe, ki jih je treba sprejeti, in globe, ki jih je treba naložiti, pri čemer se je sklicevala na Smernice o načinu določanja glob, naloženih v skladu s členom 23(2)(a) Uredbe št. 1/2003 (UL 2006, C 210, str. 2).

43 Členi 1, 3 in 4 izreka spornega sklepa določajo:

„Člen 1

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

1. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP, kar zadeva povezave [znotraj EGP] v teh obdobjih:
   (a) družba Air Canada od 21. septembra 2000 do 14. februarja 2006;

   […]

2. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU, kar zadeva povezave [Unija-tretje države] v teh obdobjih:
   (a) družba Air Canada od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;

   […]

3. Ta podjetja so kršila člen 53 PDEU Sporazuma EGP, kar zadeva povezave [EGP brez povezav Unija-tretje države] v teh obdobjih:
   (a) družba Air Canada od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;

   […]

4. Ta podjetja so kršila člen 8 Sporazuma [ES-Švica] o zračnem prometu, kar zadeva [povezave Unija-Švica] v teh obdobjih:
   (a) družba Air Canada od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006;

   […]

Člen 3

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

(a) družbi Air Kanada: 21.037.500 EUR;

[…]

Člen 4

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

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

Postopek pred Splošnim sodiščem in izpodbijana sodba

44 Družba Air Canada je 29. maja 2017 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila tožbo za razglasitev ničnosti spornega sklepa v delu, v katerem se nanaša nanjo, podredno pa za odpravo naložene globe ali znižanje zneska te globe.

45 Družba Air Canada je v utemeljitev te tožbe navedla pet tožbenih razlogov za razglasitev ničnosti.

46 Med temi tožbenimi razlogi se je tretji nanašal na očitne napake pri presoji in napačno uporabo prava pri pripisu odgovornosti za enotno in trajajočo kršitev družbi Air Canada v delu, v katerem se ta kršitev nanaša na povezave znotraj EGP in Unija-Švica. Četrti tožbeni razlog se je nanašal na nepristojnost Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP v zvezi z vstopnimi povezavami ter povezavami Unija-tretje države pred 1. majem 2004 in povezavami EGP brez povezav Unija-tretje države pred 19. majem 2005.

47 Splošno sodišče je z izpodbijano sodbo, potem ko je sprejelo drugi del petega tožbenega razloga, ki se je nanašal na to, da Komisija ni z verodostojnimi dokazi dokazala dejstev, očitanih pritožnici, člen 1(1)(a), (2)(a), (3)(a) in (4)(a) spornega sklepa razglasilo za ničen v delu, v katerem je ugotovljeno, da je družba Air Canada sodelovala pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve, ki se je nanašal na zavrnitev plačila provizij, in znesek globe, naložene družbi Air Canada v členu 3(a) tega sklepa, določilo na 17.952.000 EUR. Nazadnje je Splošno sodišče tožbo v preostalem zavrnilo.

Predlogi strank v pritožbenem postopku

48 Družba Air Canada s pritožbo Sodišču predlaga, naj:

– izpodbijano sodbo razveljavi;

– sporni sklep ali, podredno, člen 1(1)(a), člen 1(2)(a), člen 1(3)(a) ali člen 1(4)(a) tega sklepa ali te določbe skupaj razglasi za nične;

– člen 3 tega sklepa razglasi za ničen ali, podredno, bistveno zniža znesek globe;

– podredno, zadevo vrne v razsojanje Splošnemu sodišču in

– Komisiji naloži plačilo stroškov, ki jih je imela pred Sodiščem, in preostalih dveh tretjin stroškov, ki jih je imela pred Splošnim sodiščem.

49 Komisija Sodišču predlaga, naj zavrne pritožbo in družbi Air Canada naloži plačilo stroškov.

Pritožba

50 Družba Air Canada v utemeljitev pritožbe navaja tri pritožbene razloge. Prvi pritožbeni razlog se nanaša na napačno uporabo prava pri presoji pristojnosti Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve v zvezi z vstopnimi povezavami. Drugi se v bistvu nanaša na napačno uporabo prava pri presoji odgovornosti družbe Air Canada v zvezi s kršitvijo, storjeno v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica. Tretji tožbeni razlog se nanaša na to, da Splošno sodišče ni po uradni dolžnosti preizkusilo zastaranja v zvezi z ravnanjem družbe Air Canada na teh istih povezavah.

51 Najprej je treba preučiti prvi pritožbeni razlog, nato tretjega in nazadnje drugega.

Prvi pritožbeni razlog: pristojnost Komisije glede vstopnih povezav

52 Prvi pritožbeni razlog je sestavljen iz dveh delov, pri čemer je drugi razdeljen na sedem očitkov. Prvi del tega pritožbenega razloga in prvi očitek njegovega drugega dela se nanašata na napačno uporabo merila opredeljenih učinkov protikonkurenčnih ravnanj v Uniji (v nadaljevanju: merilo opredeljenih učinkov) za določitev pristojnosti Komisije. Drugi, tretji, četrti in peti očitek iz tega drugega dela se nanašajo na napačno uporabo prava pri določitvi pogojev za uporabo tega merila. Šesti in sedmi očitek navedenega drugega dela se nanašata na uporabo pojma „enotna in trajajoča kršitev“.

Prvi del in prvi očitek drugega dela: napačna uporaba samo merila opredeljenih učinkov za določitev pristojnosti Komisije

– *Trditve strank*

53 Družba Air Canada s prvim delom prvega pritožbenega razloga trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker ni preučilo uporabe merila kraja izvajanja protikonkurenčnih ravnanj (v nadaljevanju: merilo izvajanja) za vstopne storitve prevoza tovora in je ugotovilo, da je „merilo opredeljenih učinkov določeno v členu 101 PDEU“, in ker je ugotovilo, da ravnanje, ki vključuje usklajevanje cen zunaj Unije, spada na področje uporabe člena 101(1) PDEU zgolj na podlagi merila opredeljenih učinkov, ne da bi bilo treba ugotoviti, ali je cilj ali posledica omejevanje ali izkrivljanje konkurence na notranjem trgu.

54 Po mnenju družbe Air Canada merilo opredeljenih učinkov, ki spada na področje mednarodnega javnega prava, ne more nadomestiti presoje protikonkurenčnih učinkov „na notranjem trgu“, ki bi jo bilo treba opraviti glede na besedilo člena 101(1) PDEU. To merilo naj bi pomenilo dodatno zahtevo, ki bi v mednarodnem javnem pravu postala upoštevna le, če bi bile izpolnjene zahteve iz člena 101(1) PDEU.

55 Družba Air Canada s prvim očitkom drugega dela prvega pritožbenega razloga, ki se nanaša na točke od 225 do 279 izpodbijane sodbe, trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo sodno prakso v zvezi s presojo protikonkurenčnih učinkov, ki izhajajo iz kršitve zaradi cilja.

56 Prvič, Splošno sodišče naj bi napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da se z merilom opredeljenih učinkov v primeru kršitve zaradi cilja ne zahteva dokaz konkretnih protikonkurenčnih učinkov, in ker je zato Komisijo razbremenilo obveznosti, da presodi protikonkurenčne posledice zadevnega ravnanja glede na njegov protikonkurenčni cilj.

57 Drugič, Splošno sodišče naj bi napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da je bilo ravnanje, ki je bilo sprejeto in se je izvajalo zunaj EGP v zvezi s storitvami, prodanimi zunaj EGP, dovolj škodljivo za konkurenco na notranjem trgu, da bi se lahko štelo, da pomeni omejevanje konkurence zaradi cilja, ne da bi ustrezno presodilo vse upoštevne okoliščine, vključno s posledicami tega ravnanja na konkurenco v EGP. Iz sodne prakse Sodišča pa naj bi izhajalo, da prepoved izvoza iz tretje države v Unijo ne pomeni omejevanja konkurence zaradi cilja, medtem ko ista prepoved izvoza med državami članicami pomeni tako omejevanje.

58 Komisija te trditve prereka.

– *Presoja Sodišča*

59 Na prvem mestu, za odgovor na trditve, s katerimi družba Air Canada trdi, da je Splošno sodišče s tem, da je zavrnilo preučitev merila izvajanja, napačno uporabilo pravo, je treba opozoriti, da je Sodišče v točki 46 sodbe z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632), v kateri je odločalo o pritožbenem razlogu, s katerim se je Splošnemu sodišču očitalo, da je razsodilo, da je mogoče pristojnost Komisije, da ugotovi in sankcionira ravnanje zunaj Unije na podlagi pravil mednarodnega javnega prava, dokazati bodisi z vidika merila izvajanja bodisi z vidika merila opredeljenih učinkov, razsodilo, da je lahko merilo opredeljenih učinkov samo po sebi podlaga za pristojnost Komisije.

60 Sodišče je tako odločilo po tem, ko je v točkah 42 in 45 navedene sodbe opozorilo, prvič, da so s pravili Unije o konkurenci iz členov 101 in 102 PDEU zajeta skupinska in enostranska ravnanja podjetij, s katerimi se omejuje konkurenca na notranjem trgu, in drugič, da merilo izvajanja in merilo opredeljenih učinkov uresničujeta isti cilj, in sicer, da se zajamejo ravnanja, ki sicer niso bila sprejeta na ozemlju Unije, vendar je mogoče njihove protikonkurenčne posledice občutiti na trgu Unije.

61 Iz tega sledi, da sta merilo izvajanja in merilo opredeljenih učinkov alternativna in da eno od teh meril samo po sebi zadostuje za utemeljitev – na podlagi pravil mednarodnega javnega prava – pristojnosti Komisije v zvezi z ravnanjem zunaj Unije. Ker je Splošno sodišče v točki 291 izpodbijane sodbe ugotovilo, da je Komisija utemeljeno menila, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, je treba trditev družbe Air Canada, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je zavrnilo preučitev merila izvajanja, zavrniti kot neutemeljeno.

62 Na drugem mestu je treba preučiti trditev družbe Air Canada, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je Komisijo razbremenilo obveznosti presoje posledic zadevnega ravnanja glede na protikonkurenčni cilj tega ravnanja.

63 V obravnavani zadevi je treba navesti, da je Splošno sodišče v točki 232 izpodbijane sodbe navedlo, da če gre za ravnanje, za katero je Komisija kot v obravnavani zadevi menila, da kaže določeno stopnjo škodljivosti za konkurenco na notranjem trgu ali v EGP, zaradi česar je za to ravnanje mogoče šteti, da je njegov „cilj“ omejevanje konkurence v smislu člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, uporaba merila opredeljenih učinkov ne omogoča, da se zahteva dokaz konkretnih učinkov, ki so potrebni, da se šteje, da je „posledica“ ravnanja omejevanje konkurence v smislu teh določb.

64 Podobno je Splošno sodišče v točki 236 navedene sodbe navedlo, da bi bila pristojnost Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, če bi se merilo opredeljenih učinkov razlagalo tako, da se zahteva dokaz o konkretnih učinkih spornega ravnanja, tudi če bi šlo za „cilj“ omejevanja konkurence, odvisna od pogoja, ki nima podlage v teh določbah.

65 Splošno sodišče je iz tega v točki 237 navedene sodbe sklepalo, da družba Air Canada, prvič, Komisiji ni mogla utemeljeno očitati, da je storila napako, ker je ugotovila, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, čeprav je ta institucija v točkah 917, 1190 in 1277 obrazložitve spornega sklepa navedla, da ji ni treba presojati protikonkurenčnih posledic spornega ravnanja glede na njegov protikonkurenčni cilj, in drugič, iz teh točk obrazložitve prav tako ni mogla sklepati, da Komisija za uporabo tega merila ni opravila nobene analize učinkov tega ravnanja na notranjem trgu ali v EGP.

66 Vendar, kot je že navedeno v obrazložitvi na drugem mestu v tej točki 237, iz teh točk, ki jih izpodbija Air Canada, ni mogoče sklepati, da je Splošno sodišče za ugotovitev, da je bilo merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno, ugotovilo, da zadostuje, da je sporni omejevalni sporazum mogoče opredeliti kot omejevanje konkurence zaradi cilja.

67 Iz skupne razlage točk od 228 do 244 izpodbijane sodbe pa je namreč razvidno, da se je Splošno sodišče v izpodbijanih točkah osredotočilo le na zavrnitev trditev, ki mu jih je predložila družba Air Canada in so povzete v točki 216 navedene sodbe. Tako je Splošno sodišče v teh točkah navedlo razloge, zaradi katerih je družba Air Canada pred njim napačno trdila, da to, da je Komisija v obrazložitvi spornega sklepa, ki se v zvezi s točko 917 obrazložitve tega sklepa nanaša na opredelitev zadevnega omejevanja konkurence, v točkah 1190 in 1277 obrazložitve tega sklepa pa na izračun globe, navedla, da ni treba dokazati dejanskih protikonkurenčnih posledic, ker je bil protikonkurenčni cilj zadevnih ravnanj dokazan, pomeni, da Komisija zaradi tega protikonkurenčnega cilja ni presodila, ali so ta ravnanja imela opredeljene učinke, potrebne za ugotovitev njene pristojnosti za uporabo člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne storitve prevoza tovora.

68 Splošno sodišče pa na eni strani s tem, da je v bistvu odgovorilo, da se merilo opredeljenih učinkov, na katerem temelji ekstrateritorialna pristojnost Komisije, razlikuje od vprašanja, ali je sporni omejevalni sporazum mogoče opredeliti kot omejevanje konkurence v smislu člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, ni napačno uporabilo prava. Kot je generalni pravobranilec prav tako navedel v točki 42 sklepnih predlogov, merilo opredeljenih učinkov, ki je lahko podlaga za pristojnost Komisije za ekstrateritorialno uporabo pravil o konkurenci Unije in EGP glede na mednarodno javno pravo, ne sovpada z vsebinskim merilom v zvezi z omejevanjem konkurence – zaradi cilja ali zaradi posledice – na notranjem trgu Unije ali EGP, ki velja za pristojnost Komisije, da na podlagi prava Unije ugotovi in sankcionira kršitev teh pravil o konkurenci.

69 Na drugi strani je analiza Splošnega sodišča, katere namen je ugotoviti, ali je Komisija pravilno menila, da je merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno, navedena v točkah od 245 do 279 izpodbijane sodbe, kar zadeva usklajevanje v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavano ločeno, in v točkah od 280 do 291 navedene sodbe, kar zadeva enotno in trajajočo kršitev kot celoto.

70 V teh okoliščinah družba Air Canada napačno razlaga izpodbijano sodbo s tem, da trdi, da je Splošno sodišče ugotovilo, da je mogoče, da za to, da bi se na podlagi merila opredeljenih učinkov ugotovila pristojnost Komisije, da uporabi člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP za ravnanja zunaj ozemlja EGP, ni treba dokazati takih učinkov, kadar je ta ravnanja mogoče opredeliti kot omejevanje konkurence „zaradi cilja“. Trditve, navedene v točki 56 te sodbe, je zato treba zavrniti kot neutemeljene.

71 Na tretjem mestu, iz napačnega razumevanja izpodbijane sodbe izhajajo tudi trditve, da je Splošno sodišče z merilom opredeljenih učinkov, ki izhaja iz mednarodnega javnega prava, nadomestilo vsebinsko merilo omejevanja konkurence zaradi cilja ali zaradi posledice na notranjem trgu Unije ali EGP.

72 Iz presoje Splošnega sodišča, navedene v točki 68 te sodbe, je namreč nedvoumno razvidno, da je to ugotovilo, prvič, da je bila pristojnost Komisije glede na mednarodno javno pravo ugotovljena na podlagi merila opredeljenih učinkov, in drugič, da je obstajalo omejevanje konkurence „zaradi cilja“, ki upravičuje pristojnost Komisije, da na podlagi prava Unije ugotovi in sankcionira kršitev pravil o konkurenci. Zato v nasprotju s tem, kar trdi družba Air Canada, Splošno sodišče nikakor ni ugotovilo, da Komisiji zaradi dokaza obstoja opredeljenih učinkov ni treba predložiti dokaza, da je bil pogoj iz člena 101(1) PDEU, ki se nanaša na obstoj omejevanja konkurence zaradi cilja ali zaradi posledice, izpolnjen.

73 Na četrtem mestu, v delu, v katerem družba Air Canada trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da je bilo sporno ravnanje dovolj škodljivo za konkurenco na notranjem trgu, da ga je mogoče šteti za omejevanje konkurence zaradi cilja, zadostuje opozoriti, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso pristojnost Sodišča v okviru preučitve pritožbe omejena na presojo pravne rešitve, podane glede razlogov in trditev, o katerih se je razpravljalo na prvi stopnji. Stranka torej razloga, ki ga ni navedla pred Splošnim sodiščem, ne more prvič navesti pred Sodiščem, saj bi se ji s tem sicer dopustilo, da Sodišču, katerega pristojnost v pritožbenem postopku je omejena, predloži širši spor od tistega, o katerem je odločalo Splošno sodišče. V okviru pritožbe je namreč pristojnost Sodišča omejena na presojo pravne rešitve, ki je bila podana glede razlogov, o katerih se je razpravljalo na prvi stopnji (sodbi z dne 14. oktobra 2010, Deutsche Telekom/Komisija, C-280/08 P, EU:C:2010:603, točka 34, in z dne 2. februarja 2023, Španija in drugi/Komisija, C-649/20 P, C-658/20 P in C-662/20 P, EU:C:2023:60, točka 29 in navedena sodna praksa).

74 V obravnavani zadevi pa družba Air Canada pred Splošnim sodiščem ni navedla nobenega tožbenega razloga ali trditve, s katero bi izpodbijala opredelitev omejevanja zaradi cilja, ki jo je Komisija uporabila v spornem sklepu. Zato je treba očitek družbe Air Canada, s katerim ta izpodbija opredelitev spornega ravnanja kot „omejevanje konkurence zaradi cilja“, zavreči kot nedopusten.

75 Ob upoštevanju zgornjih preudarkov je treba prvi del in prvi očitek drugega dela zavreči kot delno nedopustna in zavrniti kot delno neutemeljena.

Drugi, tretji, četrti in peti očitek drugega dela: napačna uporaba prava pri določitvi pogojev za uporabo merila opredeljenih učinkov

– *Trditve strank*

76 Družba Air Canada z drugim očitkom iz drugega dela trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da je Komisija pravno zadostno dokazala, da so bili pogoji, zahtevani za uporabo merila opredeljenih učinkov, izpolnjeni, čeprav je Komisija temu vprašanju namenila le eno točko obrazložitve spornega sklepa, in sicer točko 1045 tega sklepa, ter da dejansko ni opravila nobene analize predvidljivih, takojšnjih in znatnih učinkov na notranjem trgu. Poleg tega naj bi se moralo Splošno sodišče pri tem opreti na druge točke obrazložitve spornega sklepa, ki naj bi jih samovoljno izbralo, čeprav naj bi bili učinki, ki jih je navedla Komisija, zgolj hipotetični, špekulativni ali vsaj neutemeljeni.

77 Družba Air Canada s tretjim očitkom iz tega dela trdi, da je Splošno sodišče obrnilo dokazno breme glede opredeljenih učinkov, ki ga nosi Komisija, ker se je napačno oprlo na neutemeljeno domnevo o takojšnjih, znatnih, neposrednih in predvidljivih učinkov.

78 Družba Air Canada Splošnemu sodišču zlasti očita, prvič, da je v točki 237 izpodbijane sodbe navedlo, da mora dokazati, da Komisija ni opravila nobene analize protikonkurenčnih učinkov spornega ravnanja, drugič, da je v točki 255 navedene sodbe ugotovilo, da ta družba „ni predložila nobenega dokaza, da okoliščine obravnavane zadeve niso bile ugodne za to, da bi se dodatni stroški, ki so nastali zaradi enotne in trajajoče kršitve v zvezi z vstopnimi povezavami, prevalili nižje po prodajni verigi, na pošiljatelje, in tretjič, da je v točki 277 navedene sodbe navedlo, da ta družba „ni dokazala niti zatrjevala, da bi bila predvidljiva prevalitev dodatnih stroškov na pošiljatelje s sedežem v EGP krivdna ali nepovezana z običajnim delovanjem trga“.

79 Družba Air Canada s četrtim očitkom navedenega dela Splošnemu sodišču očita, da je nadomestilo obrazložitev s tem, da je 55 točk izpodbijane sodbe namenilo presoji zakonitosti točke 1045 obrazložitve spornega sklepa, ki naj bi bila edina točka obrazložitve tega sklepa, v kateri je merilo opredeljenih učinkov analizirano.

80 Družba Air Canada s petim očitkom tega dela Splošnemu sodišču očita, da je napačno uporabilo pravo in kršilo njeno pravico do obrambe, ker je zakonitost spornega sklepa presojalo na podlagi trditev, razlage in analize, ki so bile prvič navedene med ničnostno tožbo, vloženo zoper ta sklep. Družba Air Canada trdi, da obrazložitev in razlaga, ki ju je podalo Splošno sodišče, nista bila vključena v navedeni sklep in da zato v upravnem postopku nikoli ni imela možnosti predstaviti svojega stališča.

81 Komisija predlaga, naj se ti očitki zavrnejo.

– *Presoja Sodišča*

82 Na prvem mestu je treba ugotoviti, da sta drugi in četrti očitek drugega dela, s katerima družba Air Canada Splošnemu sodišču očita, da je napačno uporabilo pravo s tem, da je štelo, da je Komisija dokazala, da so pogoji, zahtevani za uporabo merila opredeljenih učinkov, izpolnjeni, čeprav naj bi bila temu vprašanju namenjena le točka 1045 obrazložitve spornega sklepa, in da je zato v izpodbijani sodbi analizo opredeljenih učinkov, ki jo je opravila Komisija, nadomestilo s svojo analizo, neločljivo povezana. Zato je treba ta očitka obravnavati skupaj.

83 Iz sodne prakse res izhaja, da se obseg nadzora zakonitosti iz člena 263 PDEU razteza na vse elemente sklepov Komisije v zvezi s postopki na podlagi členov 101 in 102 PDEU, za katere Splošno sodišče zagotovi tako pravni kot dejanski poglobljen nadzor glede na razloge, ki jih je navedla tožeča stranka, in ob upoštevanju vseh elementov, ki jih je ta predložila. Vendar v okviru tega nadzora sodišča Unije nikakor ne smejo nadomestiti obrazložitve avtorja zadevnega akta s svojo obrazložitvijo (sodba z dne 4. julija 2024, Westfälische Drahtindustrie in Pampus Industriebeteiligungen/Komisija, C-70/23 P, EU:C:2024:580, točka 38 in navedena sodna praksa).

84 Splošno sodišče torej ne sme s svojo obrazložitvijo zapolniti pomanjkljivosti v obrazložitvi akta, ki se izpodbija pred njim, da njegov preizkus ne bi bil povezan z nobeno presojo v tem aktu (sodba z dne 18. julija 2013, UEFA/Komisija, C-201/11 P, EU:C:2013:519, točka 65 in navedena sodna praksa).

85 Vendar če se Splošno sodišče omeji na odgovor na trditve, navedene pred njim, in tako pojasni obrazložitev tega akta, ni mogoče šteti, da s svojo obrazložitvijo nadomesti obrazložitev avtorja tega akta (glej v tem smislu sodbi z dne 12. junija 2014, Deltafina/Komisija, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, točka 56, in z dne 23. novembra 2023, Ryanair/Komisija, C-209/21 P, EU:C:2023:905, točka 49).

86 V obravnavani zadevi je iz ugotovitev Splošnega sodišča v točkah 45 in 222 izpodbijane sodbe razvidno, da se prvi razlog, na katerega se je Komisija oprla v točki 1045 obrazložitve spornega sklepa, da bi ugotovila, ali je bilo merilo opredeljenih učinkov v obravnavani zadevi izpolnjeno, nanaša na „večje stroške zračnega prevoza v EGP in torej višje cene uvoženega blaga[, ki] po svoji naravi lahko vplivajo na potrošnike v EGP“, kar je razlog, na katerega se je Splošno sodišče sklicevalo kot na „zadevni učinek“ (v nadaljevanju: učinek na cene uvoženega blaga) in v zvezi s katerim je družba Air Canada trdila, da ne spada med učinke spornega ravnanja, ki jih je Komisija utemeljeno upoštevala pri uporabi merila opredeljenih učinkov.

87 V zvezi z elementi, navedenimi v izpodbijani sodbi, da bi se dokazala upoštevnost učinkov usklajevanja v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, je iz točke 241 navedene sodbe razvidno, da se je Splošno sodišče oprlo na točke 14, 17 in 70 obrazložitve spornega sklepa ter na odgovore strank na ukrepe procesnega vodstva, ki jih je sprejelo, da bi med drugim pojasnilo vlogo špediterjev v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora.

88 Poleg tega se je Splošno sodišče v točkah od 248 do 251, 254 in 257 izpodbijane sodbe sklicevalo na točke 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1199 in 1208 obrazložitve spornega sklepa, v katerih je Komisija navedla naravo spornega ravnanja, ki ga je opredelila kot horizontalno določanje cen v zvezi z dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij.

89 Splošno sodišče je torej na podlagi vseh točk obrazložitve spornega sklepa, ki se nanašajo na naravo zadevnega ravnanja, značilnosti zagotavljanja in določanja cen storitev letalskega prevoza tovora, vlogo špediterjev ter vpliv zvišanja dodatnih taks na stroške storitev prevoza tovora in posledično na stroške uvoženega blaga, v točki 292 izpodbijane sodbe presodilo, da je Komisija zadostno dokazala, da je mogoče predvideti, da bo imelo sporno ravnanje znaten in takojšen učinek v EGP.

90 Vendar je treba, prvič, v delu, v katerem družba Air Canada trdi, da Komisija v spornem sklepu ni dokazala, da bi zadevno ravnanje lahko imelo predvidljive, takojšnje in bistvene učinke na notranjem trgu ter da se je oprlo zgolj na hipotezo o učinkih, ki „lahko“ nastanejo, navesti, da te

trditve niso usmerjene zoper izpodbijano sodbo, ampak zoper sporni sklep, in da jih je zato treba zavreči kot nedopustne (glej po analogiji sodbo z dne 29. junija 2023, TUIfly/Komisija, C-763/21 P, EU:C:2023:528, točka 53 in navedena sodna praksa).

91 Poleg tega je treba v delu, v katerem družba Air Canada trdi, da je Splošno sodišče iz spornega sklepa izbralo različne točke obrazložitve, ki naj bi jih združilo, da bi jih predstavilo kot del logičnega sklepanja, ki naj bi ga umetno rekonstruiralo, navesti, da Splošnemu sodišču ni mogoče očitati, da je ta sklep razlagalo kot celoto in da se je oprlo na točke obrazložitve, za katere je ugotovilo, da so upoštevne za presojo utemeljenosti ugotovitve Komisije, navedene v točki 89 te sodbe. Družba Air Canada nikakor ne trdi, da je Splošno sodišče s tako razlago tega sklepa navedeni sklep izkrivilo.

92 V teh okoliščinah je treba trditev, s katero družba Air Canada Splošnemu sodišču očita, da je napačno uporabilo pravo, ker ni upoštevalo dejstva, da sporni sklep ne vsebuje nobene analize opredeljenih učinkov ter da temelji le na špekulativnih in hipotetičnih učinkih, zavreči kot delno nedopustno in zavrniti kot delno neutemeljeno.

93 Drugič, kot je razvidno iz točk 222 in 238 izpodbijane sodbe, je prvi stavek točke 1045 obrazložitve spornega sklepa, čeprav na kratko, vseboval elemente, na podlagi katerih je Splošno sodišče lahko preverilo, ali je Komisija dokazala svojo ekstrateritorialno pristojnost glede na merilo opredeljenih učinkov. Ti elementi so namreč ob upoštevanju drugih upoštevnih točk obrazložitve tega sklepa, navedenih v točkah 241, od 248 do 251, 254, 257, od 265 do 267, 270 in 271 izpodbijane sodbe, Splošnemu sodišču omogočili, da je preverilo, ali je Komisija dejansko dokazala obstoj takih učinkov.

94 Poleg tega je iz točk od 228 do 279 izpodbijane sodbe razvidno, da je Splošno sodišče v teh točkah zgolj odgovorilo na trditve, ki mu jih je predložila družba Air Canada, in pojasnilo obrazložitev spornega sklepa, zlasti na podlagi nekaterih informacij iz elementov iz tega sklepa.

95 Zato ob upoštevanju sodne prakse, navedene v točki 83 navedene sodbe, zatrjevana nadomestitev obrazložitve v teh točkah od 228 do 279 ni dokazana.

96 Na drugem mestu, glede trditve družbe Air Canada v zvezi z obrnjenim dokaznim bremenom iz ustaljene sodne prakse izhaja, da mora Komisija predložiti dokaze, s katerimi lahko pravno zadostno dokaže obstoj dejstev, ki pomenijo kršitev konkurenčnega prava. Podjetje, ki uveljavlja pravno sredstvo obrambe zoper ugotovitev take kršitve, pa mora dokazati, da je treba temu pravnemu sredstvu obrambe ugoditi. Vendar čeprav v skladu s temi načeli dokazno breme nosi bodisi Komisija bodisi zadevno podjetje, je lahko zaradi dejanskih elementov, na katere se sklicuje ena stranka, druga stranka primorana k pojasnilu ali utemeljitvi, sicer je mogoče sklepati, da so bila pravila glede dokaznega bremena upoštevana (glej v tem smislu sodbo z dne 21. decembra 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, točka 120 in navedena sodna praksa).

97 To sodno prakso, ki temelji na splošnih pravilih za izvajanje dokazov, je mogoče uporabiti za položaj, v katerem mora Komisija dokazati svojo krajevno pristojnost za ravnanja, ki so se zgodila zunaj ozemlja Unije ali EGP.

98 Kot trdi družba Air Canada, mora torej Komisija dokazati, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, in zato dokazati, da imajo zadevna ravnanja predvidljive, takojšnje in znatne učinke v Uniji ali, kot v obravnavani zadevi, v EGP. Vendar Splošno sodišče ni kršilo tega pravila o dokaznem bremenu.

99 Na eni strani, v zvezi z očitkom družbe Air Canada glede točke 237 izpodbijane sodbe je treba navesti, da je Splošno sodišče v tej točki zgolj zavrnilo trditev, da je treba iz tega, da Komisija ni presodila protikonkurenčnih posledic spornega omejevalnega sporazuma zaradi njegovega protikonkurenčnega cilja, sklepati, da Komisiji za uporabo merila opredeljenih učinkov ni bilo treba analizirati učinkov tega omejevalnega sporazuma.

100 Na drugi strani je treba ugotoviti, da Splošno sodišče v točki 255 izpodbijane sodbe ni obrnilo dokaznega bremena. Potem ko je Splošno sodišče v točkah 253, 254 in od 256 do 261 navedene sodbe presodilo, ali je Komisija zadostno dokazala predvidljivost učinkov na cene uvoženega blaga, je na to vprašanje odgovorilo pritrdilno, pri čemer je v točki 258 navedene sodbe navedlo, da je bilo zvišanje cene uvoženega blaga za prevoznike predvidljiv učinek. Prav tako je iz točk od 273 do 278 izpodbijane sodbe razvidno, da je Splošno sodišče, potem ko je preučilo vpliv posredovanja špediterjev na vzročno zvezo med spornim omejevalnim sporazumom in učinkom na cene uvoženega blaga, ugotovilo, da je Komisija dokazala, da je bil ta učinek takojšen. Splošno sodišče je v okviru te presoje v točkah 275 in 276 izpodbijane sodbe med drugim navedlo, da posredovanje špediterjev ni prekinilo vzročne verige, saj je to posredovanje objektivno izhajalo iz spornega omejevalnega sporazuma glede na običajno delovanje trga.

101 V teh okoliščinah je Splošno sodišče s tem, da je ugotovilo, da mora družba Air Canada predložiti nasprotni dokaz, katerega namen je ovreči take ugotovitve, pravilno uporabilo sodno prakso, navedeno v točki 96 te sodbe, ne da bi obrnilo dokazno breme.

102 Na tretjem mestu, v zvezi z očitkom, ki se nanaša na zatrjevano kršitev pravice do obrambe, ki izhaja iz tega, da naj bi družba Air Canada za analizo opredeljenih učinkov izvedela šele ob seznanitvi z izpodbijano sodbo, zadostuje opozoriti, da se je Splošno sodišče, kot je bilo navedeno v točki 94 te sodbe, v navedeni sodbi oprlo na elemente, okoliščine in merila, ki so bili že navedeni v upoštevnih točkah obrazložitve spornega sklepa, in da je Splošno sodišče poleg tega v točkah od 225 do 279 izpodbijane sodbe podrobno odgovorilo na trditev, ki jo je pred njim navedla družba Air Canada, da Komisija s tem, da se je v točki 1045 obrazložitve spornega sklepa sklicevala na obstoj verižne reakcije, ki izhaja iz protikonkurenčnih ravnanj, ni dokazala, da je imelo zatrjevano usklajevanje v zvezi z vstopnimi povezavami takojšnje, znatne in predvidljive učinke v Uniji ali EGP. V teh okoliščinah tega očitka ni mogoče sprejeti.

103 Iz tega sledi, da je treba drugi, tretji, četrti in peti očitek drugega dela zavreči kot delno nedopustne in zavrniti kot delno neutemeljene.

Šesti in sedmi očitek drugega dela: uporaba pojma „enotna in trajajoča kršitev“

– *Trditve strank*

104 Družba Air Canada s šestim očitkom iz drugega dela trdi, da je Splošno sodišče uporabilo pojem „enotna in trajajoča kršitev“ v okviru presoje opredeljenih učinkov, da bi področje uporabe člena 101 PDEU razširilo na ravnanja, ki pa ne spadajo v pristojnost Komisije. Po mnenju družbe Air Canada mora v primeru enotne in trajajoče kršitve vsak sestavni element kršitve spadati na

področje pristojnosti Komisije, sicer bi lahko ta institucija svojo pristojnost razširila na ravnanje kjer koli po svetu, ne glede na to, ali je povezano z Unijo ali EGP ali ne, zgolj zato, ker to ravnanje sledi istemu cilju omejevanja konkurence kot drugi sestavni elementi kršitve, ki spadajo v pristojnost Komisije.

105 Po mnenju družbe Air Canada usklajevanje v zvezi z vstopnimi povezavami pomeni ravnanje, ki je ločeno in se razlikuje od ravnanja na izstopnih povezavah, njeno ravnanje v zvezi s temi vstopnimi povezavami pa je služilo drugim ciljem in se je nanašalo izključno na konkurenco v Kanadi, ne da bi lahko imelo kakršen koli učinek znotraj Unije ali EGP.

106 Družba Air Canada s sedmim očitkom iz drugega dela trdi, da je Splošno sodišče napačno presodilo učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote. Medtem ko naj bi morala Komisija dokazati, da ravnanje kot celota izpolnjuje vsakega od štirih kumulativnih pogojev merila opredeljenih učinkov, in sicer takojšnje, znatne, neposredne in predvidljive učinke, naj bi Splošno sodišče Komisijo razbremenilo obveznosti, da dokaže, da zadevno ravnanje pravno zadostno izpolnjuje to merilo, in ugotovilo, da je Komisija, potem ko enkrat ugotovi enotno in trajajočo kršitev, tudi *ipso facto* pristojna. Poleg tega naj Splošno sodišče ne bi opravilo nobene analize učinkov enotne in trajajoče kršitve in naj s tem ne bi upoštevalo pristopa, opredeljenega v sodbi z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

107 Komisija trdi, da je treba ta očitka zavrniti kot neutemeljena.

– *Presoja Sodišča*

108 Splošno sodišče je v točkah od 221 do 223 izpodbijane sodbe, potem ko je preučilo točki 1045 in 1046 obrazložitve spornega sklepa, ugotovilo, da se je Komisija pri ugotovitvi, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno, oprla hkrati na učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote in na učinke usklajevanja v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavanega ločeno, ter zlasti na povečane stroške zračnega prevoza v EGP in s tem na višje cene uvoženega blaga.

109 V teh okoliščinah je Splošno sodišče, kot je navedlo v točki 224 izpodbijane sodbe, po eni strani preučilo učinke usklajevanja v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavanega ločeno, in na drugi strani učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote.

110 Prvič, v delu, v katerem družba Air Canada s šestim očitkom iz drugega dela graja razloge, na podlagi katerih je Splošno sodišče ugotovilo obstoj učinka usklajevanja v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavanega ločeno, na notranji trg ali v EGP, je treba opozoriti, da je v skladu s členom 256(1), drugi odstavek, PDEU in členom 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije pritožba omejena na pravna vprašanja. Splošno sodišče je tako edino pristojno za ugotavljanje in presojo upoštevnih dejstev. Presoja teh dejstev, razen v primeru njihovega izkrivljanja, torej ni pravno vprašanje, ki bi bilo predmet nadzora Sodišča v okviru pritožbe (sodba z dne 10. septembra 2024, Komisija/Irska in drugi, C-465/20 P, EU:C:2024:724, točka 110 in navedena sodna praksa).

111 Ugotoviti pa je treba, da se s temi trditvami, navedenimi v utemeljitev šestega očitka drugega dela, dejansko zgolj s trditvijo izpodbija presoja dejstev, ki jo je Splošno sodišče opravilo v točkah od 228 do 245 izpodbijane sodbe v zvezi z obstojem učinka na cene uvoženega blaga, ne da bi se družba

Air Canada poleg tega sklicevala na izkrivljanje dejstev ali dokazov, na podlagi katerih je Splošno sodišče opravilo to presojo dejanskega stanja. V tem delu je treba šesti očitek drugega dela zavreči kot nedopusten.

112 Drugič, v delu, v katerem se šesti in sedmi očitek iz tega dela nanašata na točke od 280 do 292 izpodbijane sodbe, ki se nanašajo na učinke enotne in trajajoče kršitve kot celote, je treba ugotoviti, da družba Air Canada s prvim pritožbenim razlogom izpodbijano sodbo graja le v delu, v katerem je bila z njo priznana pristojnost Komisije za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP na vstopnih povezavah. Družba Air Canada tako trdi, da se Komisija ni mogla opreti na pojem „enotna in trajajoča kršitev“ in da bi morala preveriti, ali je ravnanje v zvezi s temi vstopnimi povezavami, ki je ločeno in se razlikuje od ravnanja v zvezi z izhodnimi povezavami, imelo opredeljene učinke v EGP.

113 Kot pa je bilo navedeno v točki 108 te sodbe, je Splošno sodišče navedlo, da je Komisija preučila, ali je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno ne le glede na enotno in trajajočo kršitev kot celoto, ampak tudi glede na usklajevanje v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavano ločeno.

114 V točki 279 izpodbijane sodbe je Splošno sodišče razsodilo, da je Komisija utemeljeno menila, da je merilo opredeljenih učinkov izpolnjeno glede usklajevanja v zvezi z vstopnimi storitvami prevoza tovora, obravnavanega ločeno.

115 Ker te ugotovitve same po sebi zadostujejo za utemeljitev pristojnosti te institucije v zvezi z vstopnimi povezavami, je treba trditev v zvezi z upoštevanjem učinkov enotne in trajajoče kršitve kot celote zavrniti kot brezpredmetno.

116 Glede na vse preudarke je treba prvi pritožbeni razlog v celoti zavrniti.

Tretji pritožbeni razlog: zastaranje pristojnosti Komisije za sankcioniranje ravnanj v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica

Trditve strank

117 Družba Air Canada s tretjim pritožbenim razlogom trdi, da bi moralo Splošno sodišče po uradni dolžnosti preizkusiti razlog, ki se nanaša na zastaranje pristojnosti Komisije za sankcioniranje ravnanj v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica.

118 Družba Air Canada v utemeljitev svojega pritožbenega razloga navaja, da je Splošno sodišče med drugim v treh drugih sodbah v zvezi s spornim omejevalnim sporazumom ugotovilo, da je izvajanje pristojnosti Komisije za sankcioniranje teh ravnanj zastaralo pred datumom sprejetja spornega sklepa, in iz tega sklepalo, da je Komisija s tem, da je v tem sklepu zadevne prevoznike sankcionirala za navedena ravnanja, kršila pravila o zastaranju, določena v členu 25 Uredbe št. 1/2003.

119 Družba Air Canada, ki tega razloga ni navedla pred Splošnim sodiščem, trdi, da bi ga moralo Sodišče kljub temu preizkusiti po uradni dolžnosti, ker gre za vprašanje javnega reda.

120 V tem smislu družba Air Canada trdi, prvič, da sporni sklep, ki je bil sprejet, ko so pristojnosti Komisije že zastarale, vsebuje časovno nepristojnost in da nepristojnost institucije Unije pomeni ničnostni razlog javnega reda, ki ga mora sodišče Unije preizkusiti po uradni dolžnosti, čeprav nobena od strank tega ni predlagala.

121 Drugič, zastaralni rok za naložitev glob, ki naj bi bile po svoji naravi primerljive s kazenskimi sankcijami, naj bi služil temeljnim ciljem pravnega reda Unije, in sicer pravni varnosti, učinkovitemu izvajanju sodne oblasti in ekonomičnosti postopka. Sodišče pa naj bi na podlagi istih načel priznalo, da je rok za vložitev tožbe iz člena 263 PDEU del javnega reda. Ker naj bi uporaba konkurenčnega prava Unije služila ciljem v javnem interesu in bi lahko vplivala na pravice tretjih oseb, naj bi zastaranje, drugače kot zastaranje tožb v zvezi z nepogodbeno odgovornostjo, imelo učinke *erga omnes*. Družba Air Canada v zvezi s tem dodaja, da je nespoštovanje zastaralnega roka v obravnavani zadevi očitno in torej zlahka preverljivo za vse tretje osebe.

122 Tretjič, družba Air Canada se sklicuje na kršitev načela enakega obravnavanja, pri čemer trdi, da se njen položaj ne razlikuje od položaja drugih prevoznikov iz tretjih držav, ki so uspeli pred Splošnim sodiščem, ker je pristojnost Komisije za naložitev sankcij zoper njih zastarala.

123 Komisija izpodbija to, da je razlog, ki se nanaša na zastaranje njene pristojnosti za sankcioniranje, vprašanje javnega reda, in predlaga, naj se pritožbeni razlog zavrne.

Presoja Sodišča

124 Najprej je treba navesti, kot pravilno navaja družba Air Canada, da je Splošno sodišče – pri katerem so letalski prevozniki vložili tožbe za razglasitev ničnosti zaradi zastaranja pristojnosti Komisije za sankcioniranje kršitvenih ravnanj, ki se nanašajo na povezave znotraj EGP in Unija-Švica – v sodbah z dne 30. marca 2022, Japan Airlines/Komisija (T-340/17, EU:T:2022:181), z dne 30. marca 2022, Cathay Pacific Airways/Komisija (T-343/17, EU:T:2022:184), in z dne 30. marca 2022, Latam Airlines Group in Lan Cargo/Komisija (T-344/17, EU:T:2022:185), ki se nanašajo na isti omejevalni sporazum in so bile razglašene istega dne kot izpodbijana sodba, presodilo, da je ta institucija kršila zastaralni rok, določen v členu 25 Uredbe št. 1/2003 s tem, da je 17. marca 2017 sprejela sklep, s katerim je zadevnim letalskim prevoznikom zaradi teh kršitvenih ravnanj naložila sankcije.

125 Prav tako ni sporno, da družba Air Canada, drugače kot navedeni prevozniki, pred Splošnim sodiščem ni navedla tožbenega razloga, ki se nanaša na iztek zastaralnega roka.

126 Zato je treba preučiti, ali gre v primeru tega razloga za vprašanje javnega reda, ki bi ga Splošno sodišče moralo preizkusiti po uradni dolžnosti.

127 Na prvem mestu je treba ugotoviti, da so roki, v katerih so omejena pooblastila Komisije za sankcioniranje – kot izrecno izhaja iz naslova poglavja VII Uredbe št. 1/2003 in besedila člena 25 te uredbe, ki je v tem poglavju VII – opredeljeni kot „zastaralni“ roki.

128 V zvezi s tem je treba navesti, da opredelitev roka kot „zastaralnega“ roka potrjujejo druge jezikovne različice navedene uredbe, zlasti španska različica („prescripción“), angleška različica („limitation periods“), italijanska različica („prescrizione“), litovska različica („senaties terminai“) in portugalska različica („prescrição“).

129 Ker se narava roka določi ob upoštevanju splošnega okvira, v katerega je umeščen, in glede na njegov cilj (sodba z dne 12. decembra 2002, Belgija/Komisija, C-5/01, EU:C:2002:754, točka 52 in navedena sodna praksa), je treba tudi navesti, da naravo roka, določenega v členu 25 Uredbe št. 1/2003, potrjujeta kontekstualna in teleološka razlaga te določbe.

130 V tem okviru je treba navesti, da člen 26 Uredbe št. 1/2003, ki skupaj s členom 25 te uredbe tvori poglavje VII navedene uredbe, kot „zastaralni rok“ opredeljuje tudi rok, po katerega izteku Komisija ne more več izvršiti odločb, sprejetih na podlagi členov 23 in 24 navedene uredbe. Poleg tega so tako v členu 25 te uredbe kot v njenem členu 26 natančno določena vsa pravila, ki se uporabljajo za roke, ki jih določata, pri čemer določata ne le njihovo trajanje, temveč tudi datum, od katerega ti roki začnejo teči, ter razloge za njihovo pretrganje in zadržanje. Ta pravila pa ustrezajo pravni ureditvi zastaranja.

131 Glede cilja rokov, ki določajo meje pooblastil Komisije, je treba navesti, da člen 25 Uredbe št. 1/2003 v bistvu povzema določbe členov od 1 do 3 Uredbe Sveta (EGS) št. 2988/74 z dne 26. novembra 1974 o rokih zastaranja v postopkih in izvajanju sankcij v transportnem pravu in pravu konkurence Evropske gospodarske skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 61). Za razlago teh rokov se je zato treba sklicevati na preambulo zadnjenavedene uredbe, zlasti pa na njeno drugo uvodno izjavo. V tej uvodni izjavi je pojasnjeno, da „je treba za zagotavljanje pravne varnosti uvesti načelo zastaranja in določiti pravila za izvajanje“ in da „je treba s tem v zvezi upoštevati interese podjetij in podjetniških združenj in zahteve, ki jih nalaga upravna praksa“. Iz navedene uvodne izjave je tako razvidno, da je zakonodajalec Unije želel omejiti pristojnosti Komisije z uvedbo mehanizma zastaranja, da bi se med drugim zagotovilo varstvo pravic podjetij, ki jim Komisija namerava naložiti globe ali periodične denarne kazni.

132 Iz besedila Uredbe št. 1/2003, njenega sobesedila in ciljev, ki se tako uresničujejo, torej izhaja, da so roki, ki so določeni v poglavju VII te uredbe, zastaralni roki.

133 Vendar je iz ustaljene sodne prakse razvidno, da sodišče Unije spoštovanja zastaralnega roka ne more preizkusiti po uradni dolžnosti, ampak ga mora uveljavljati zadevna stranka (sodbi z dne 14. junija 2016, Marchiani/Parlament, C-566/14 P, EU:C:2016:437, točka 94 in navedena sodna praksa, in z dne 5. septembra 2019, Evropska unija/Guardian Europe in Guardian Europe/Evropska unija, C-447/17 P in C-479/17 P, EU:C:2019:672, točka 99 in navedena sodna praksa).

134 Te ugotovitve ni mogoče ovreči s trditvami družbe Air Canada, da je treba razlog, ki se nanaša na zastaranje pristojnosti Komisije za sankcioniranje, enačiti z razlogom, ki se nanaša na nepristojnost, ker naj Komisija po izteku zastaralnega roka ne bi imela več pristojnosti za naložitev globe.

135 Čeprav člen 25 Uredbe št. 1/2003 Komisiji nalaga, da določeno kršitev sankcionira v določenem roku, ki začne teči na dan, ko je bila ta kršitev storjena, ali v primeru trajajoče ali ponavljajoče se kršitve na dan, ko je ta prenehala, pa ni niti namen niti učinek te določbe, da se Komisiji odvzame pristojnost za sankcioniranje kršitev, ki niso tiste, na katere se nanaša zastaranje. Poleg tega je, kar zadevo zadnjenavedeno kršitev, iz člena 7(1) Uredbe št. 1/2003 razvidno, da dejstvo, da Komisija zaradi izteka zastaralnega roka nima več pristojnosti za naložitev sankcij storilcem navedene kršitve, samo po sebi ni ovira za sprejetje sklepa, s katerim bi se ugotovilo, da je bila ta kršitev storjena, vendar le če Komisija v podobnem primeru izkaže pravni interes za sprejetje sklepa

o ugotovitvi take kršitve. Komisija torej ostaja pristojna za ugotovitev zastaranih kršitev, če dokaže pravni interes. V teh okoliščinah zastaranja pristojnosti Komisije za sankcioniranje ni mogoče enačiti z nepristojnostjo te institucije.

136 Družba Air Canada se prav tako ne more veljavno sklicevati na kršitev načela enakega obravnavanja, ki naj bi izhajala iz okoliščine, da se njen procesni položaj ne razlikuje od položaja letalskih prevoznikov, ki so v postopku pred Splošnim sodiščem uspeli s trditvijo, da je ukrep Komisije delno zastaral. Ker v primeru razloga, ki se nanaša na zastaranje, ne gre za vprašanje javnega reda, in ga mora uveljavljati zadevno podjetje, okoliščina, da je Splošno sodišče ugotovilo zastaranje v zvezi s podjetji, ki so pred njim uveljavljala ta razlog, ne more pomeniti neupravičenega različnega obravnavanja v škodo družbe Air Canada. V nasprotju s trditvami te družbe namreč to različno obravnavanje izhaja izključno iz objektivne okoliščine, da ta družba ni navedla tožbenega razloga v zvezi z iztekom zastaralnega roka, čeprav bi to lahko storila pod enakimi pogoji, kot drugi letalski prevozniki, ki so ga uveljavljali (glej v tem smislu sodbo z dne 14. novembra 2017, British Airways/Komisija, C-122/16 P, EU:C:2017:861, točka 98).

137 Poleg tega, kot je generalni pravobranilec v bistvu navedel v točkah 164 in 165 sklepnih predlogov, tega, da gre pri razlogu, ki se nanaša na zastaranje pristojnosti Komisije za sankcioniranje, za vprašanje javnega reda, ni mogoče izpeljati iz dejstva, da bi bilo treba globe, naložene na podlagi člena 23(2) Uredbe št. 1/2003, opredeliti kot „kazenske“ v smislu člena 6 Evropske konvencije o varstvu človekovih pravic in temeljnih svoboščin, podpisane 4. novembra 1950 v Rimu. Takšna opredelitev namreč sama po sebi ne pomeni, da se z zastaranjem pristojnosti Komisije za sankcioniranje v skladu s členom 25 Uredbe št. 1/2003 uresničuje cilj v javnem interesu, ki presega zaščito zadevnih podjetij.

138 To, da gre pri razlogu v zvezi z iztekom roka, ki je določen v členu 25 Uredbe št. 1/2003, za domnevno vprašanje javnega reda, prav tako ni mogoče izpeljati iz okoliščine, da je namen zastaralnega roka zagotoviti pravno varnost in da ga je zato treba enačiti s procesnim rokom v skladu z ustaljeno sodno prakso, na katero se sklicuje družba Air Canada, v skladu s katero je rok za vložitev tožbe iz člena 263, šesti odstavek, PDEU, del javnega reda, tako da mora sodišče Unije po uradni dolžnosti preveriti, ali je bil spoštovan.

139 Procesni roki so bili namreč določeni zaradi zagotavljanja učinkovitega izvajanja sodne oblasti, zagotovitve jasnosti in varnosti pravnih položajev. Tako se zlasti z roki za vložitev tožbe, kot so roki iz člena 263, šesti odstavek, PDEU, in pritožbenimi roki, kot je ta iz člena 56, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije, želi zagotoviti, da upravne in sodne odločbe postanejo dokončne oziroma pravnomočne, in s tem varovati javne interese (sodba z dne 8. novembra 2012, Evropaïki Dynamiki/Komisija, C-469/11 P, EU:C:2012:705, točka 50). Vendar to ne velja za zastaralni rok, določen v členu 25 Uredbe št. 1/2003, katerega namen je, kot je navedeno v točki 131 te sodbe, predvsem zagotoviti varstvo zadevnih podjetij. Poleg tega zgolj okoliščina, da je namen zastaralnega roka zagotoviti pravno varnost, ne more upravičiti, da se ta rok enači s procesnim rokom, ker sta ta dva roka po naravi različna (sodba z dne 8. novembra 2012, Evropaïki Dynamiki/Komisija, C-469/11 P, EU:C:2012:705, točka 49).

140 Iz vseh zgornjih preudarkov izhaja, da iztek zastaralnega roka za pristojnost Komisije za sankcioniranje, ki je določen v členu 25 Uredbe št. 1/2003, ni razlog javnega reda, ki bi ga Splošno sodišče moralo preizkusiti po uradni dolžnosti.

141 Zato tretji pritožbeni razlog ni utemeljen.

Drugi pritožbeni razlog: pripis odgovornosti družbi Air Canada za kršitev, storjeno v zvezi s povezavami znotraj EGP in Union-Švica

Trditve strank

142 Družba Air Canada z drugim pritožbenim razlogom trdi, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker jo je štelo za odgovorno za enotno in trajajočo kršitev v delu, v katerem se je ta kršitev nanašala na povezave znotraj EGP in Unija-Švica, čeprav ni nikoli opravljala letov ali ni mogla zakonito opravljati letov na takih povezavah.

143 Ta pritožbeni razlog je v bistvu sestavljen iz štirih delov.

144 Družba Air Canada s prvim delom trdi, da je Splošno sodišče obrazložitev spornega sklepa napačno nadomestilo s svojo obrazložitvijo, pri čemer je potrdilo ugotovitev iz tega sklepa, da je ta družba sodelovala pri enotni in trajajoči kršitvi.

145 Komisija naj bi v točki 890 obrazložitve spornega sklepa navedla, da so stiki v zvezi s povezavami, na katerih prevozniki niso nikoli opravljali letov oziroma jih niso mogli zakonito opravljati, kljub temu lahko upoštevni za ugotovitev obstoja enotne in trajajoče kršitve. V tej točki obrazložitve naj bi Komisija tudi pojasnila, da njena presoja izhaja iz dejstva, da nobena nepremostljiva ovira strankam ni preprečevala opravljanja storitev letalskega prevoza tovora na teh povezavah, in navedla sodno prakso, ki izhaja iz sodbe z dne 20. januarja 2016, Toshiba Corporation/Komisija (C-373/14 P, EU:C:2016:26).

146 Splošno sodišče pa naj v točkah od 366 do 377 izpodbijane sodbe svoje presoje ne bi oprlo na zadnjenavedeno sodno prakso v zvezi z neobstojem nepremostljive ovire, ki bi izključevala vsakršno potencialno konkurenco na upoštevnem trgu, ampak na novo razlogovanje, ki naj ga v spornem sklepu ne bi bilo, in sicer, da obstoj konkurenčnega razmerja med zadevnimi podjetji ni pogoj za to, da se podjetju pripiše odgovornost za protikonkurenčna ravnanja, ki sestavljajo enotno in trajajočo kršitev.

147 Družba Air Canada z drugim delom trdi, da je Splošno sodišče s tem, da se je oprlo na sodno prakso in analizo, ki naj ju v spornem sklepu ne bi bilo, kršilo njeno pravico do obrambe, ker ni mogla predložiti pripomb o novem stališču Komisije, ki ga je Splošno sodišče sprejelo v izpodbijani sodbi.

148 Družba Air Canada s tretjim delom, ki se nanaša zlasti na točko 377 izpodbijane sodbe, Splošnemu sodišču očita, da ni navedlo ustreznih in zadostnih razlogov za utemeljitev svoje analize, v skladu s katero jo je Komisija lahko štela za odgovorno za sestavne dele enotne in trajajoče kršitve na povezavah, na katerih ni mogla opravljati letov. S tem naj bi Splošno sodišče kršilo člen 36 Statuta Sodišča Evropske unije, ki se nanaša na zahtevo po obrazložitvi sodb, in člen 41 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah.

149 Družba Air Canada s četrtim delom trdi, da je Splošno sodišče vsekakor napačno uporabilo pravo, ker je na splošno potrdilo, da obstoj konkurenčnega razmerja ni upošteven v okviru vsake enotne in trajajoče kršitve, čeprav naj s sodbami, ki jih je Splošno sodišče navedlo v točkah od 366 do 376 izpodbijane sodbe, prvič, ne bi bilo mogoče utemeljiti tako splošne ugotovitve, in drugič, naj bi bile navedene sodbe izdane v zadevah, v katerih merilo neobstoja nepremostljive ovire ni bilo obravnavano.

150 Komisija te trditve v celoti prereka.

Presoja Sodišča

151 Opozoriti je treba, da iz ustaljene sodne prakse izhaja, da kršitev člena 101(1) PDEU ni lahko samo posledica ločenega dejanja, ampak tudi niza dejanj ali celo trajajočega ravnanja, čeprav bi lahko tudi eden ali več elementov tega niza dejanj ali trajajočega ravnanja sam po sebi in ločeno pomenil kršitev navedene določbe. Tako lahko Komisija, kadar se različna ravnanja zaradi istega cilja izkrivljanja konkurence znotraj notranjega trga uvrščajo v „celovit načrt“, pripiše odgovornost za ta ravnanja glede na sodelovanje pri kršitvi kot celoti (glej v tem smislu sodbi z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, točka 41 in navedena sodna praksa, in z dne 27. junija 2024, Servier in drugi/Komisija, C-201/19 P, EU:C:2024:552, točka 240).

152 Podjetje, ki je pri taki enotni in trajajoči kršitvi sodelovalo s svojimi ravnanji, ki spadajo pod pojma „sporazum“ ali „usklajeno ravnanje“ s protikonkurenčnim ciljem v smislu člena 101(1) PDEU in ki naj bi pripomogla k uresničitvi kršitve kot celote, je tako lahko odgovorno tudi za ravnanja drugih podjetij v okviru te kršitve v celotnem obdobju svojega sodelovanja pri navedeni kršitvi (glej v tem smislu sodbi z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, točka 42 in navedena sodna praksa, in z dne 27. junija 2024, Servier in drugi/Komisija, C-201/19 P, EU:C:2024:552, točka 241).

153 Komisija mora, da bi dokazala sodelovanje podjetja pri taki enotni kršitvi, dokazati, da je to podjetje nameravalo s svojim ravnanjem prispevati k skupnim ciljem, za katere so si prizadevali vsi udeleženci, in da je vedelo za kršitveno ravnanje, ki so ga predvidela ali izvajala druga podjetja, da bi dosegla iste cilje, ali da je lahko to ravnanje razumno predvidelo in je bilo pripravljeno sprejeti tveganje (sodbi z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, točka 42 in navedena sodna praksa, in z dne 1. februarja 2024, Scania in drugi/Komisija, C-251/22 P, EU:C:2024:103, točka 95 in navedena sodna praksa).

154 Tako je lahko podjetje neposredno sodelovalo pri vseh protikonkurenčnih ravnanjih, ki sestavljajo enotno in trajajočo kršitev, zato je v takem primeru Komisija upravičena temu podjetju naložiti odgovornost za vsa ta ravnanja in s tem za navedeno kršitev kot celoto. Prav tako je lahko podjetje neposredno sodelovalo le pri delu navedenih ravnanj, pri tem pa je vedelo za vsa ostala kršitvena ravnanja, ki so jih drugi udeleženci omejevalnega sporazuma predvideli ali izvajali pri izpolnjevanju istih ciljev, ali pa je lahko ta ravnanja razumno predvidelo in je bilo pripravljeno sprejeti tveganje zanje. V takem primeru je Komisija ravno tako upravičena temu podjetju naložiti odgovornost za vsa protikonkurenčna ravnanja, ki sestavljajo tako kršitev, in s tem odgovornost za to kršitev kot celoto (sodbi z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, točka 43, in z dne 1. februarja 2024, Scania in drugi/Komisija, C-251/22 P, EU:C:2024:103, točka 96 in navedena sodna praksa).

155 V obravnavani zadevi je Splošno sodišče v točkah od 371 do 374 in 376 izpodbijane sodbe v bistvu opozorilo na elemente sodne prakse iz točk od 151 do 154 te sodbe, preden je opredelilo razloge, zaradi katerih je Komisija družbi Air Canada pripisala odgovornost za enotno in trajajočo kršitev v delu, v katerem se ta kršitev nanaša na povezave znotraj EGP in Unija-Švica, ter preučilo utemeljenost teh razlogov.

156 V zvezi s tem je treba ugotoviti – kar zadeva prvi del, ki se nanaša na nadomestitev obrazložitve – da Splošno sodišče, da bi zavrnilo tožbeni razlog, s katerim se je Komisiji očitalo, da je storila očitne napake pri presoji in napačno uporabila pravo, ker je družbi Air Canada pripisala odgovornost za enotno in trajajočo kršitev v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica, presoje Komisije ni nadomestilo s svojo presojo.

157 Splošno sodišče je namreč v točkah 161 in 162 izpodbijane sodbe navedlo, da je Komisija v spornem sklepu opozorila, da je mogoče podjetje pod nekaterimi pogoji šteti za odgovorno za enotno in trajajočo kršitev kot celoto, tudi če to podjetje ni neposredno sodelovalo pri vseh njenih sestavnih delih, in ugotovila, da je šlo za enotno in trajajočo kršitev, ki je med drugim zajemala vse zadevne povezave, pri čemer je ugotovila, da so bili sporni stiki namenjeni uresničitvi enotnega cilja, ki so ga želele doseči odgovorne osebe v okviru celovitega načrta.

158 Potem ko je Splošno sodišče v točkah 162 in 164 navedene sodbe analiziralo točke od 869 do 902 obrazložitve in člen 1 spornega sklepa, je v točki 165 navedene sodbe ugotovilo, da „je [družba Air Canada] zlahka razumela – [Splošno sodišče] pa to preverilo – da ji je Komisija pripisala odgovornost za enotno in trajno kršitev, vključno v zvezi s povezavami znotraj Unije in Unija-Švica, ker je ta prevoznik nameraval prispevati k celovitemu načrtu, s katerim se uresničuje skupni protikonkurenčni cilj, naveden v točkah od 872 do 876 obrazložitve [tega sklepa], in je vedel (dokazano ali domnevno) za kršitve drugih obtoženih prevoznikov, pri katerih ni neposredno sodeloval“.

159 Prav tako je Splošno sodišče ob sklicevanju zlasti na ti točki 161 in 162 v točki 378 navedene sodbe navedlo, da „je Komisija [družbi Air Canada] pripisala odgovornost za enotno in trajajočo kršitev, vključno v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica, ker je [ta družba] ne glede, ali je potencialna konkurentka na povezavah znotraj EGP in Uniji-Švica, nameravala prispevati k celovitemu načrtu, s katerim se uresničuje skupni protikonkurenčni cilj […], in je vedela (dokazano ali domnevano) za kršitve drugih obtoženih prevoznikov, pri katerih ni neposredno sodelovala“.

160 Splošno sodišče je v točki 379 izpodbijane sodbe dodalo, da iz točke 890 obrazložitve spornega sklepa ni mogoče sklepati, „da je Komisija nameravala [družbi Air Canada] pripisati odgovornost za enotno in trajajočo kršitev v delu, v katerem se je nanašala na povezave znotraj EGP in Unija-Švica, ker je bila potencialna konkurentka na teh povezavah“, saj „je iz besedila te točke obrazložitve, njenega cilja in okvira, v katerega se umešča, razvidno, da se navedena točka obrazložitve ne nanaša na odgovornost različnih obtoženih prevoznikov za enotno in trajajočo kršitev, temveč na obstoj te [enotne in trajajoče kršitve]“.

161 Pri tem iz ugotovitev Splošnega sodišča izhaja, da se Komisija, da bi družbi Air Canada pripisala odgovornost za enotno in trajajočo kršitev v delu, v katerem se je nanašala na povezave znotraj EGP in Unija-Švica, v spornem sklepu ni oprla na neobstoj nepremostljive ovire za vstop družbe Air Canada na upoštevne trge, ampak na okoliščino, da je to podjetje s svojim ravnanjem prispevalo k skupnim ciljem, za katere so si prizadevali vsi udeleženci, in na to, da je ta družba posredno vedela za kršitve drugih prevoznikov.

162 Iz tega sledi, da Splošno sodišče v nasprotju s trditvami, ki jih je družba Air Canada navedla v utemeljitev prvega dela, obrazložitve Komisije ni nadomestilo s svojo obrazložitvijo.

163 Natančneje, v zvezi s trditvami družbe Air Canada, da se je Splošno sodišče v točkah od 366 do 377 izpodbijane sodbe oprlo na sodno prakso in analizo, ki nista bili navedeni v spornem sklepu, je treba ugotoviti, da je bila sodna praksa, navedena v teh točkah, bodisi navedena v opombi 1311 k točki 867 obrazložitve spornega sklepa bodisi je družba Air Canada o njej razpravljala v repliki. Kot pa je bilo opozorjeno v točki 85 te sodbe, kadar Splošno sodišče zgolj odgovori na trditve, ki so jih pred njim navedle stranke, ni mogoče šteti, da je obrazložitev avtorja akta, izpodbijanega pred njim, nadomestilo s svojo obrazložitvijo.

164 V zvezi z drugim delom, ki se nanaša na kršitev pravice do obrambe, zadostuje navesti, da ta del izhaja iz napačne premise, ker Splošno sodišče v nasprotju s tem, kar trdi družba Air Canada, ni nadomestilo obrazložitve s tem, da se je oprlo na novo argumentacijo, ki naj bi jo Komisija navedla med postopkom. Zato je treba ta del zavrniti kot neutemeljen.

165 V zvezi s tretjim delom, ki se nanaša na pomanjkljivo obrazložitev, ker naj Splošno sodišče ne bi navedlo razlogov, zakaj se načela, ki jih je upoštevalo, uporabljajo za dejansko stanje v obravnavani zadevi, in je tako ugotovilo, da je Komisija družbo Air Canada upravičeno štela za odgovorno za enotno in trajajočo kršitev, vključno v zvezi s povezavami, na katerih ta prevoznik ni mogel opravljati letov, je treba ugotoviti, da je Splošno sodišče – kot je bilo že navedeno v točki 159 te sodbe – v točki 378 izpodbijane sodbe navedlo, da se je Komisija, da bi družbi Air Canada pripisala odgovornost za enotno in trajajočo kršitev, vključno v zvezi s temi povezavami, oprla na prispevek tega podjetja k celovitemu načrtu, s katerim se uresničuje skupni protikonkurenčni cilj, in na to, da je vedelo za kršitvena ravnanja drugih obtoženih prevoznikov.

166 Tako je Splošno sodišče jasno navedlo, da odgovornost družbe Air Canada za povezave, na katerih ni mogla opravljati letov, ne izhaja iz neposrednega sodelovanja tega prevoznika pri kršitvi na teh povezavah, ampak iz njegovega posrednega sodelovanja pri kršitvi, ker je vedel za druga kršitvena ravnanja, ki so jih drugi udeleženci zadevnega omejevalnega sporazuma predvideli ali izvajali pri izpolnjevanju istih ciljev.

167 Družba Air Canada se torej napačno sklicuje na pomanjkljivo obrazložitev.

168 Nazadnje, četrti del se nanaša na to, da naj bi Splošno sodišče napačno uporabilo pravo s tem, da je v obravnavani zadevi ugotovilo, da obstoj konkurenčnega razmerja ni upošteven za presojo obstoja enotne in trajajoče kršitve, medtem ko naj se sodna praksa, ki izhaja zlasti iz sodbe z dne 26. januarja 2017, Duravit in drugi/Komisija (C-609/13 P, EU:C:2017:46), v tej zadevi ne bi uporabljala, saj naj bi bila navedena sodna praksa omejena na dejansko stanje in okoliščine vsakega posameznega primera ter naj ne bi bila aksiomatična in splošna, je treba ugotoviti, da družba Air Canada ni predložila nobenega elementa, s katerim bi bilo mogoče dokazati, kako naj bi se ta zadeva razlikovala od zadeve, v kateri je bila izdana navedena sodba, v katere točki 124 je Sodišče ugotovilo, da obstoj konkurenčnega razmerja med udeleženimi podjetji ni pogoj za opredelitev protikonkurenčnih ravnanj kot enotne in trajajoče kršitve. Ker ta presoja ni povezana s stopnjo teže kršitve, se družba Air Canada ne more sklicevati na domnevno „manj resno in zelo špekulativno“ naravo enotne in trajajoče kršitve, ki se obravnava v tej zadevi. Prav tako se družba Air Canada ne more sklicevati na to, da naj bi bilo tako stvarno kot geografsko področje uporabe zadnjenavedene kršitve širše od področja uporabe enotne in trajajoče kršitve, obravnavane v zadevi, v kateri je bila izdana navedena sodba.

169 Poleg tega je treba v delu, v katerem družba Air Canada trdi, da le „aktivni prispevek“ podjetja k kršitvi ali dokaz, da je imelo podjetje „bistveno vlogo“ pri kršitvi, omogoča ugotovitev njene odgovornosti zaradi njegovega prispevka k celovitemu načrtu, ki uresničuje skupni cilj, opozoriti,

da v skladu z ustaljeno sodno prakso za zadosten dokaz sodelovanja tega podjetja pri omejevalnem sporazumu zadostuje, da Komisija dokaže, da je zadevno podjetje sodelovalo na sestankih, na katerih so bili sklenjeni protikonkurenčni sporazumi, ne da bi jim očitno nasprotovalo. Kadar je bilo sodelovanje na takih sestankih ugotovljeno, mora navedeno podjetje predložiti indice, s katerimi se lahko dokaže, da je bilo njegovo sodelovanje na teh sestankih brez kakršnega koli protikonkurenčnega cilja, tako da dokaže, da je svoje konkurente seznanilo s tem, da je na navedenih sestankih sodelovalo z drugačnim ciljem od njihovega (sodba z dne 1. februarja 2024, Scania in drugi/Komisija, C-251/22 P, EU:C:2024:103, točka 99 in navedena sodna praksa).

170 Iz sodne prakse izhaja tudi, da kadar Komisija dokaže, da je zadevno podjetje sodelovalo na sestankih, na katerih so bili sklenjeni protikonkurenčni sporazumi, ne da bi jim očitno nasprotovalo, tej instituciji poleg tega ni treba dokazati, da je to podjetje nameravalo sodelovati pri kršitvi, ampak mora to podjetje predložiti dokaze, da se je distanciralo od teh sporazumov in zlasti od njihovega geografskega obsega (sodba z dne 1. februarja 2024, Scania in drugi/Komisija, C-251/22 P, EU:C:2024:103, točka 101).

171 V obravnavani zadevi je Splošno sodišče v točki 382 izpodbijane sodbe navedlo, da družba Air Canada v zvezi s protikonkurenčnimi dejavnostmi v zvezi s povezavami znotraj EGP in Unija-Švica, pri katerih ni neposredno sodelovala, v okviru tretjega tožbenega razloga, navedenega pred njim, ne izpodbija tega, da je bila z njimi ustrezno seznanjena.

172 V točki 384 navedene sodbe je Splošno sodišče dodalo, da je iz spornega sklepa razvidno, da je družba Air Canada s svojim ravnanjem nameravala prispevati k uresničitvi enotnega protikonkurenčnega cilja, ki je bil omejiti konkurenco med obtoženimi prevozniki na področju dodatnih taks vsaj v Uniji, EGP in Švici, saj je družba Air Canada „ne samo spodbujala nadaljevanje enotne in trajajoče kršitve in ogrozila njeno odkritje s tem, da se ni javno distancirala od vsebine stikov v zvezi s povezavami znotraj EGP ter Unija-Švica, pri katerih je sodelovala, ali jih prijavila pristojnim upravnim organom, ampak je tudi s tem, da je usklajevala dodatne takse in zavrnitev plačila provizij na povezavah EGP-tretje države, pripomogla k temu, da se špediterji niso mogli izogniti plačilu dodatnih taks na povezavah znotraj EGP in Unija-Švica, tako, da bi izbrali druge poti, zlasti prek Kanade, in torej k uresničevanju skupnega protikonkurenčnega cilja“.

173 Ker je Splošno sodišče tako ugotovilo, da so pogoji za pripis enotne in trajajoče kršitve družbi Air Canada izpolnjeni, ni napačno uporabilo prava s tem, da je iz tega sklepalo, da je Komisija družbo Air Canada utemeljeno štela za odgovorno za enotno in trajajočo kršitev v delu, v katerem se je ta kršitev nanašala na povezave znotraj EGP in Unija-Švica, ne glede na to, ali je bila na teh povezavah potencialna konkurentka.

174 Četrti del torej ni utemeljen.

175 Zato je treba ta pritožbeni razlog zavrniti kot neutemeljen.

176 Ker nobeden od pritožbenih razlogov, ki jih je družba Air Canada navedla v utemeljitev pritožbe, ni bil sprejet, je treba pritožbo v celoti zavrniti.

Stroški

177 Člen 184(2) Poslovnika Sodišča določa, da če pritožba ni utemeljena, o stroških odloči Sodišče.

178 V skladu s členom 138(1) Poslovnika, ki se v pritožbenem postopku uporablja na podlagi člena 184(1) Poslovnika, se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki.

179 Ker je Komisija predlagala, naj se družbi Air Canada naloži plačilo stroškov, in ker ta s pritožbenimi razlogi ni uspela, se ji naloži, da poleg svojih stroškov nosi tudi stroške Komisije.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

1. Pritožba se zavrne.

2. Družbi Air Canada se naloži plačilo stroškov.

Podpisi