TEISINGUMO TEISMO (penktoji kolegija) SPRENDIMAS

2026 m. vasario 26 d.*

„Apeliacinis skundas – Konkurencija – Karteliai – Krovinių vežimo oro transportu rinka – Europos Komisijos sprendimas, kuriuo konstatuojamas SESV 101 straipsnio, Europos ekonominės erdvės susitarimo 53 straipsnio ir Europos Bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimas – Krovinių vežimo oro transportu paslaugų kainos sudedamųjų dalių (papildomas kuro mokestis, papildomas saugumo mokestis ir atsisakymas mokėti komisinius už papildomus mokesčius) derinimas – Atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos – Komisijos teritorinė kompetencija – Apibrėžtas poveikis – Vienas tęstinis pažeidimas – Reglamentas (EB) Nr. 1/2003 – 25 straipsnis – Komisijos įgaliojimų skirti sankcijas senatis – Senatimi grindžiamas pagrindas – Imperatyvumas“

Byloje C-367/22 P

dėl 2022 m. birželio 7 d. pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 56 straipsnį pateikto apeliacinio skundo

Air Canada, įsteigta Sen Lorane (Kanada), atstovaujama *dikigoros* I.-Z. Prodromou-Stamoudi ir *avocat* T. Soames,

apeliantė,

dalyvaujant kitai proceso šaliai

Europos Komisijai, atstovaujamai P. Caro de Sousa ir A. Dawes, padedamų *BL* G. Peretz,

atsakovei pirmojoje instancijoje,

TEISINGUMO TEISMAS (penktoji kolegija),

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

generalinis advokatas A. Rantos,

posėdžio sekretorė R. Stefanova-Kamisheva, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2024 m. balandžio 10 d. posėdžiui,

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

* Proceso kalba: anglų.

priima šį

Sprendimą

1 Apeliaciniu skundu *Air Canada* prašo panaikinti 2022 m. kovo 30 d. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimą *Air Canada / Komisija* (T-326/17, EU:T:2022:177; toliau – skundžiamas sprendimas); juo Bendrasis Teismas iš dalies atmetė ieškinį, kuriuo *Air Canada* prašė panaikinti 2017 m. kovo 17 d. Komisijos sprendimą C(2017) 1742 *final* byloje pagal SESV 101 straipsnį, EEE susitarimo 53 straipsnį ir Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį (byla AT.39258 – Krovinių vežimas oro transportu) (toliau – ginčijamas sprendimas), kiek jis su ja susijęs, ir panaikinti arba sumažinti jai tuo sprendimu skirtą baudą.

Teisinis pagrindas

EB ir Šveicarijos susitarimas dėl oro transporto

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

3 Susitarimo 11 straipsnyje nurodyta:

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

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

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

SESV

5 SESV 101 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

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

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

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

c) dalijamasi rinkomis arba tiekimo šaltiniais;

<…>“

EEE susitarimas

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

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

Reglamentas Nr. 1/2003

8 Reglamento Nr. 1/2003 7 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Kai Komisija, veikdama skundo pagrindu ar savo iniciatyva, nustato [SESV 101] ar [102] straipsnio pažeidimą, ji gali priimti sprendimą, reikalaujantį, kad įmonės ar įmonių asociacijos nutrauktų pažeidimą. Tuo tikslu ji gali skirti įmonei ar įmonių asociacijai bet kokią elgesio ar struktūrinę koreguojančią priemonę, proporcingą įvykdytam pažeidimui ir būtiną pažeidimui veiksmingai nutraukti. Struktūrinės priemonės gali būti skiriamos tik tuo atveju, jei nėra lygiai taip pat veiksmingos elgesio priemonės arba jei lygiai taip veiksminga elgesio priemonė būtų įmonei didesnė našta nei struktūrinė. Komisija taip pat gali konstatuoti, kad pažeidimas padarytas praeityje, jei ji turi teisėtą interesą tai daryti.“

9 Reglamento 23 straipsnio „Baudos“ 2 ir 3 dalyse numatyta:

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

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

<…>

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

<…>

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

10 Reglamento 25 straipsnyje nustatyta:

„1. 23 ir 24 straipsniais Komisijai suteiktiems įgaliojimams taikomi šie senaties terminai:

a) treji metai, kai pažeistos nuostatos dėl informacijos pateikimo arba patikrinimų atlikimo;

b) penkeri metai visų kitų pažeidimų atvejais.

2. Skaičiuojama nuo dienos, kurią padarytas pažeidimas. Tačiau tęstinių ar pakartotinių pažeidimų atvejais skaičiuoti pradedama nuo dienos, kurią pažeidimas baigiasi.

3. Bet koks Komisijos ar valstybės narės konkurencijos institucijos veiksmas, atliktas pažeidimo tyrimo ar bylos tikslais, nutraukia vienkartinės ar periodinės baudos skyrimo senaties terminą. Senaties terminas nutraukiamas tą dieną, kurią apie tokį veiksmą pranešama bent vienai pažeidime dalyvavusiai įmonei ar įmonių asociacijai. Veiksmai, nutraukiantys senaties terminą, visų pirma apima:

a) Komisijos ar valstybės narės konkurencijos institucijos rašytinius prašymus pateikti informaciją;

b) rašytinius įgaliojimus atlikti patikrinimą, Komisijos ar valstybės narės konkurencijos institucijos išduotus savo pareigūnams;

c) bylos iškėlimą Komisijos ar valstybės narės konkurencijos institucijos iniciatyva;

d) Komisijos ar valstybės narės konkurencijos institucijos pareiškimo dėl prieštaravimų pateikimą.

4. Senaties termino nutraukimas taikomas visoms pažeidime dalyvavusioms įmonėms ar įmonių asociacijoms.

5. Kiekvieno nutraukimo atveju terminas pradedamas skaičiuoti iš naujo. Tačiau senaties terminas baigiasi ne vėliau kaip praėjus dvigubam senaties terminui, per kurį Komisija neskiria

vienkartinės ar periodinės baudos. Šis laikotarpis pratęsiamas tiek, kiek terminas buvo laikinai sustabdytas pagal 6 dalies nuostatas.

6. Vienkartinių ar periodinių baudų skyrimo senaties terminas sustabdomas laikotarpiui, kurį Komisijos sprendimas yra peržiūrimas Teisingumo Teisme.“

11 Reglamento Nr. 1/2003 32 straipsnio c punkte buvo numatyta, kad šis reglamentas netaikomas „oro transporto susisiekimui tarp Bendrijos oro uostų ir trečiųjų šalių“.

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

Ginčo aplinkybės ir ginčijamas sprendimas

13 Skundžiamo sprendimo 1–60 punktuose išdėstytas ginčo aplinkybes ir ginčijamą sprendimą, kiek reikia šiam procesui, galima apibendrinti taip, kaip nurodyta toliau.

14 *Air Canada* yra oro transporto bendrovė, veikianti krovinių vežimo oro transportu paslaugų rinkoje.

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

Administracinė procedūra

16 2005 m. gruodžio 7 d. Komisija gavo *Deutsche Lufthansa AG* ir dviejų jos patronuojamųjų bendrovių, *Lufthansa Cargo AG* ir *Swiss International Air Lines AG* prašymą atleisti nuo baudos pagal jos Pranešimą apie atleidimą nuo baudų ir baudų sumažinimą kartelių atveju (OL C 45, 2002, p. 3; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 155). Iš to pašymo matyti, kad keli vežėjai palaikė antikonkurencinius ryšius, susijusius su krovinių vežimo oro transportu rinkoje teikiamų paslaugų kainos sudedamosiomis dalimis, t. y. susijusius su vadinamųjų papildomų „kuro“ ir „saugumo“ mokesčių nustatymu, taip pat su šių vežėjų atsisakymu mokėti ekspeditoriams komisinius už papildomus mokesčius (toliau – atsisakymas mokėti komisinius).

17 2006 m. vasario 14 ir 15 d. Komisija, iš anksto nepranešusi, atliko patikrinimus kelių vežėjų patalpose.

18 Po šių patikrinimų keli vežėjai, įskaitant AF-KLM – *Air France* vardu, pateikė prašymą atleisti nuo baudos pagal šio sprendimo 16 punkte nurodytą Pranešimą apie atleidimą nuo baudų ir baudų sumažinimą kartelių atveju.

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

Pirminis sprendimas

20 2010 m. lapkričio 9 d. Komisija priėmė Sprendimą C(2010) 7694 *final* dėl procedūros pagal SESV 101 straipsnį, EEE susitarimo 53 straipsnį ir Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį (byla COMP/39258 – Krovinių vežimas oro transportu) (toliau – pirminis sprendimas). Šis sprendimas buvo skirtas 21 vežėjui, įskaitant *Air Canada*, tačiau nebuvo nustatyta jokių pažeidimų, susijusių su oro transportu tarp Europos Sąjungos oro uostų ir oro transportu maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos oro uostų (toliau – maršrutai tarp Sąjungos ir Šveicarijos).

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

2015 m. gruodžio 16 d. sprendimai

22 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimu *Air Canada / Komisija* (T-9/11, EU:T:2015:994) Bendrasis Teismas panaikino pirminį sprendimą tiek, kiek jis buvo susijęs su *Air Canada*. Kitais dvylika tos pačios dienos sprendimų Bendrasis Teismas taip pat visiškai arba iš dalies panaikino šį sprendimą tiek, kiek jis buvo susijęs su dvylika kitų vežėjų ar vežėjų grupių.

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

Ginčijamas sprendimas

24 2016 m. gegužės 20 d. Komisija išsiuntė pirminiame sprendime nurodytiems vežėjams, pareiškusiems jai ieškinį Bendrajame Teisme, raštą, jame informavo apie savo ketinimą priimti naują sprendimą, kuriuo būtų konstatuotas jų dalyvavimas darant vieną tęstinį SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimą visuose pirminiame sprendime nurodytuose maršrutuose. Jiems buvo suteiktas vieno mėnesio terminas pastaboms pateikti. Visi vežėjai pasinaudojo šia galimybe.

25 2017 m. kovo 17 d. Komisija priėmė ginčijamą sprendimą, skirtą 19 vežėjų, įskaitant *Air Canada*.

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

27 To sprendimo 4 skirsnyje „Faktinių aplinkybių aprašymas“ Komisija, be kita ko, nurodė, kad per tyrimą buvo atskleistas pasaulinio masto kartelis, grindžiamas ilgą laiką konkurentų palaikytų dvišalių ir daugiašalių ryšių tinklu dėl veiksmų, kurių jie nusprendė, numatė ar planavo imtis dėl įvairių ankstesniame punkte minėtų krovinių vežimo paslaugų kainos sudedamųjų dalių. Ji pažymėjo, kad šio ryšių tinklo bendras tikslas buvo derinti konkurentų veiksmus nustatant

įkainius arba mažinti netikrumą dėl jų kainų politikos. Paskui ji apibūdino ryšius, susijusius atitinkamai su papildomais kuro ir saugumo mokesčiais, taip pat atsisakymu mokėti komisinius, ir įvertino faktinius įrodymus, susijusius, pirma, su visu ginčijamu karteliu ir, antra, su kiekvienu iš to sprendimo adresatų.

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

29 Komisija išnagrinėjo savo kompetencijos laiko ir teritorijos atžvilgiu ribas, paskui konstatavo konkurencijos taisyklių pažeidimą nagrinėjamu atveju ir už jį skyrė sankcijas.

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

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

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

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

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

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

36 To sprendimo 882 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad *Air Canada* buvo įsitraukusi į dvi iš trijų pažeidimo sudedamųjų dalių, apimančias papildomą kuro mokestį ir papildomą saugumo mokestį. Toje konstatuojamojoje dalyje ji pridūrė, kad būdama taip įsitraukusi *Air Canada* vis dėlto „galėjo pagrįstai numatyti [šalių]“ pasikeitimą nuomonėmis apie komisinių mokesčių už papildomus mokesčius mokėjimą ir buvo pasirengusi prisiimti šią riziką, ir kad taip pat yra įrodymų, jog ji žinojo apie diskusijas dėl komisinių mokesčių už papildomus mokesčius mokėjimo.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

41 To paties sprendimo 1169 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad, kiek tai susiję su *Air Canada*, pažeidimas truko nuo 2000 m. rugsėjo 21 d. iki 2006 m. vasario 14 d.

42 Ginčijamo sprendimo 8 skirsnyje Komisija išnagrinėjo taisomąsias priemones, kurių reikia imtis, ir skirtinas baudas, remdamasi Pagal Reglamento (EB) Nr. 1/2003 23 straipsnio 2 dalies a punktą skirtų baudų apskaičiavimo gairėmis (OL C 210, 2006, p. 2).

43 Ginčijamo sprendimo rezoliucinės dalies 1, 3 ir 4 straipsniuose nustatyta:

„1 straipsnis

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

1. Šios įmonės pažeidė [SESV] 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, kiek tai susiję su [EEE maršrutais], toliau nurodytais laikotarpiais:
   a) *Air Canada* nuo 2000 m. rugsėjo 21 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   <…>

2. Šios įmonės pažeidė [SESV] 101 straipsnį, kiek tai susiję su [maršrutais tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių], toliau nurodytais laikotarpiais:
   a) *Air Canada* nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   <…>

3. Šios įmonės pažeidė EEE susitarimo 53 straipsnį, kiek tai susiję su [maršrutais tarp Sąjungai nepriklausančių EEE valstybių ir trečiųjų šalių], toliau nurodytais laikotarpiais:
   a) *Air Canada* nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   <…>

4. Šios įmonės pažeidė [EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto] 8 straipsnį, kiek tai susiję su [maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos], toliau nurodytais laikotarpiais:
   a) *Air Canada* nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   <…>

3 straipsnis

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

a) *Air Canada*: 21 037 500 [EUR];

<…>

4 straipsnis

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

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

Procesas Bendrajame Teisme ir skundžiamas sprendimas

44 2017 m. gegužės 29 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo *Air Canada* ieškinį, juo ji prašė panaikinti ginčijamą sprendimą, kiek jis su ja susijęs, nepatenkinus šio reikalavimo, – panaikinti arba sumažinti jai skirtą baudą.

45 Grįsdama šį ieškinį *Air Canada* nurodė penkis panaikinimo pagrindus.

46 Trečiasis iš šių pagrindų buvo grindžiamas akivaizdžiomis vertinimo klaidomis ir teisės klaidomis, kai *Air Canada* priskirta atsakomybė už vieną tęstinį pažeidimą, susijusį su maršrutais EEE ir maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos. Ketvirtasis pagrindas grindžiamas tuo, kad Komisija neturi kompetencijos konstatuoti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą ir už jį skirti sankcijas, kiek tai susiję su atvykstamaisiais maršrutais ir maršrutais tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių iki 2004 m. gegužės 1 d. ir maršrutais tarp Sąjungai nepriklausančių EEE valstybių ir trečiųjų šalių iki 2005 m. gegužės 19 d.

47 Skundžiamu sprendimu Bendrasis Teismas patenkino ieškinio penktojo pagrindo antrą dalį, grindžiamą tuo, kad Komisija nepateikė patikimų įrodymų ir neįrodė faktų, dėl kurių priekaištauja ieškovei, ir panaikino ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalies a punktą, 2 dalies a punktą, 3 dalies a punktą ir 4 dalies a punktą, kuriuose pripažįstama, kad *Air Canada* dalyvavo

darant vieną tęstinį pažeidimą, susijusį su atsisakymu mokėti komisinius, ir nustatė, kad to sprendimo 3 straipsnio a punkte *Air Canada* skirtos baudos dydis yra 17 952 000 EUR. Galiausiai, likusią ieškinio dalį jis atmetė.

Apeliacinės bylos šalių reikalavimai

48 Apeliaciniu skundu *Air Canada* Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti skundžiamą sprendimą,

– panaikinti ginčijamą sprendimą arba, nepatenkinus šio reikalavimo, jo 1 straipsnio 1 dalies a punktą, 1 straipsnio 2 dalies a punktą, 1 straipsnio 3 dalies a punktą arba 1 straipsnio 4 dalies a punktą arba šias nuostatas kartu,

– panaikinti šio sprendimo 3 straipsnį arba, nepatenkinus šio reikalavimo, iš esmės sumažinti baudą,

– nepatenkinus šių reikalavimų, grąžinti bylą nagrinėti Bendrajam Teismui ir

– priteisti iš Komisijos bylinėjimosi Teisingumo Teisme išlaidas ir likusius du trečdalius bylinėjimosi Bendrajame Teisme išlaidų.

49 Komisija Teisingumo Teismo prašo atmesti apeliacinį skundą ir priteisti iš *Air Canada* bylinėjimosi išlaidas.

Dėl apeliacinio skundo

50 Grįsdama apeliacinį skundą *Air Canada* nurodo tris pagrindus. Pirmasis pagrindas grindžiamas teisės klaidomis, padarytomis vertinant Komisijos kompetenciją konstatuoti pažeidimą atvykstamuosiuose maršrutuose ir skirti už jį sankcijas. Antrasis pagrindas iš esmės grindžiamas teisės klaida, padaryta vertinant *Air Canada* atsakomybę už pažeidimą maršrutuose EEE ir maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos. Trečiasis pagrindas grindžiamas tuo, kad nebuvo savo iniciatyva nagrinėtas *Air Canada* veiksmams tuose maršrutuose taikomas senaties terminas.

51 Pirmiausia reikia išnagrinėti pirmąjį, paskui – trečiąjį, galiausiai – antrąjį apeliacinio skundo pagrindus.

Dėl apeliacinio skundo pirmojo pagrindo, susijusio su Komisijos kompetencija dėl atvykstamųjų maršrutų

52 Apeliacinio skundo pirmąjį pagrindą sudaro dvi dalys, antroje iš jų pateikti septyni prieštaravimai. Šio pagrindo pirma dalis ir antros dalies pirmas prieštaravimas grindžiami tuo, kad nustatant Komisijos kompetenciją buvo klaidingai remiamasi vieninteliu antikonkurencinių veiksmų Sąjungoje apibrėžto poveikio kriterijumi (toliau – apibrėžto poveikio kriterijus). Antros dalies antras–penktas prieštaravimai grindžiami teisės klaidomis, padarytomis nustatant šio kriterijaus taikymo sąlygas. Antros dalies šeštas ir septintas prieštaravimai susiję su sąvokos „vienas tęstinis pažeidimas“ vartojimu.

Dėl pirmos dalies ir antros dalies pirmo prieštaravimo, grindžiamų tuo, kad nustatant Komisijos kompetenciją buvo klaidingai remiamasi vieninteliu apibrėžto poveikio kriterijumi

– *Šalių argumentai*

53 Pirmojo pagrindo pirmoje dalyje *Air Canada* teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai atsisakė nagrinėti antikonkurencinių veiksmų įvykdymo vieta grindžiamo kriterijaus (toliau – įvykdymo kriterijus) taikymą atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms, nusprendęs, kad „apibrėžto poveikio kriterijus įtvirtintas SESV 101 straipsnio formuluotėje“ ir kad veiksmai, kuriais derinamos kainos už Sąjungos ribų, patenka į SESV 101 straipsnio 1 dalies taikymo sritį, remiantis vien apibrėžto poveikio kriterijumi, ir nebūtina nustatyti, ar tokie veiksmai, kuriais siekiama apriboti arba iškraipyti konkurenciją vidaus rinkoje, patenka į SESV 101 straipsnio 1 dalies taikymo sritį.

54 *Air Canada* teigimu, apibrėžto poveikio kriterijus, kurį reglamentuoja tarptautinė viešoji teisė, negali pakeisti antikonkurencinio poveikio „vidaus rinkoje“ vertinimo, kurį reikia atlikti, atsižvelgiant į SESV 101 straipsnio 1 dalies formuluotę. Šis kriterijus yra papildomas reikalavimas, kuris tarptautinėje viešojoje teisėje taptų reikšmingas, tik jei būtų įvykdyti SESV 101 straipsnio 1 dalies reikalavimai.

55 Pateikdama pirmojo pagrindo antros dalies pirmą prieštaravimą dėl skundžiamo sprendimo 225–279 punktų *Air Canada* teigia, kad Bendrasis Teismas klaidingai taikė jurisprudenciją, susijusią su pažeidimo dėl tikslo poveikio konkurencijai vertinimu.

56 Pirma, Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, kad pažeidimo dėl tikslo atveju pagal apibrėžto poveikio kriterijų nereikalaujama įrodyti konkretaus antikonkurencinio poveikio, todėl Komisija neprivalo įvertinti nagrinėjamų veiksmų antikonkurencinio poveikio atsižvelgiant į jų antikonkurencinį tikslą.

57 Antra, Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, kad veiksmai kurių imtasi ir kurie įvykdyti už EEE ribų, kiek tai susiję su už EEE ribų parduodamomis paslaugomis, buvo pakankamai žalingi konkurencijai vidaus rinkoje, kad juos būtų galima laikyti konkurencijos ribojimu dėl tikslo, ir tinkamai neįvertino visų reikšmingų aplinkybių, taip pat tų veiksmų poveikio konkurencijai EEE. Iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos matyti, kad eksporto į Sąjungą iš trečiosios šalies draudimas nėra konkurencijos ribojimas dėl tikslo, o toks pats eksporto tarp valstybių narių draudimas tokiu ribojimu laikomas.

58 Komisija ginčija šiuos argumentus.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

59 Pirma, siekiant atsakyti į *Air Canada* argumentus, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai atsisakė nagrinėti įvykdymo kriterijų, reikia priminti, kad 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632) 46 punkte nagrinėdamas apeliacinio skundo pagrindą, kuriame teigiama, jog Bendrasis Teismas nusprendė, kad Komisijos kompetencija remiantis tarptautinės viešosios teisės normomis konstatuoti, kad buvo imtasi veiksmų už Sąjungos ribų, ir skirti už juos sankcijas gali būti įrodyta, vadovaujantis įvykdymo kriterijumi arba apibrėžto poveikio kriterijumi, Teisingumo Teismas nusprendė, kad vien apibrėžto poveikio kriterijaus užtenka Komisijos kompetencijai pagrįsti.

60 Teisingumo Teismas taip nusprendė, to sprendimo 42 ir 45 punktuose priminęs, pirma, kad SESV 101 ir 102 straipsniuose įtvirtintomis Sąjungos konkurencijos taisyklėmis siekiama aprėpti konkurenciją vidaus rinkoje ribojančius kolektyvinius ir vienašalius įmonių veiksmus ir, antra, kad įvykdymo kriterijumi ir apibrėžto poveikio kriterijumi siekiama to paties tikslo, t. y. aprėpti veiksmus, kurie, nors ir nebuvo vykdomi Sąjungos teritorijoje, bet jų antikonkurencinis poveikis gali būti jaučiamas Sąjungos rinkoje.

61 Vadinasi, įvykdymo ir apibrėžto poveikio kriterijai yra alternatyvūs ir užtenka taikyti vieną iš jų, kad, remiantis tarptautinės viešosios teisės normomis, būtų pateisinama Komisijos kompetencija už Sąjungos ribų atliktų veiksmų atžvilgiu. Skundžiamo sprendimo 291 punkte Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad Komisija pagrįstai nusprendė, jog apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas, todėl *Air Canada* argumentą, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai atsisakė nagrinėti įvykdymo kriterijų, reikia atmesti kaip nepagrįstą.

62 Antra, reikia išnagrinėti *Air Canada* argumentą, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai atleido Komisiją nuo pareigos vertinti nagrinėjamų veiksmų poveikį atsižvelgiant į jų antikonkurencinį tikslą.

63 Šiuo atveju reikia pažymėti, kad skundžiamo sprendimo 232 punkte Bendrasis Teismas nurodė, jog, kai veiksmus Komisija, kaip šiuo atveju, laiko tokiais žalingais konkurencijai vidaus rinkoje ar EEE, kad juos galima pripažinti konkurencijos ribojimu „dėl tikslo“, kaip jis suprantamas pagal SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, taikant apibrėžto poveikio kriterijų negalima reikalauti įrodyti konkretaus poveikio, kurį reikia įrodyti, kad veiksmai būtų pripažinti konkurencijos ribojimu „dėl poveikio“, kaip jis suprantamas pagal tas nuostatas.

64 Panašiai to sprendimo 236 punkte jis nurodė, kad apibrėžto poveikio kriterijaus aiškinimas, kad jį taikant reikia pateikti ginčijamų veiksmų konkretaus poveikio įrodymą net nustačius konkurencijos ribojimą „dėl tikslo“, reikštų, kad Komisijos kompetencijai konstatuoti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą ir skirti už jį sankciją turi būti taikoma sąlyga, kuri tų nuostatų formuluotėje neturi pagrindo.

65 Tuo remdamasis skundžiamo sprendimo 237 punkte Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad, pirma, *Air Canada* negalėjo pagrįstai priekaištauti Komisijai, kad ši padarė klaidą, kai nusprendė, kad apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas, nors ginčijamo sprendimo 917, 1190 ir 1277 konstatuojamosiose dalyse ji nurodė, kad neprivaloma vertinti ginčijamų veiksmų antikonkurencinio poveikio, atsižvelgiant į jų antikonkurencinį tikslą, ir, antra, iš tų konstatuojamųjų dalių taip pat negalėjo daryti išvados, kad taikydama šį kriterijų Komisija neatliko jokios minėtų veiksmų poveikio vidaus rinkoje ar EEE analizės.

66 Vis dėlto, kaip jau nurodyta to 237 punkto antroje dalyje pateiktuose motyvuose, iš tų *Air Canada* ginčijamų punktų negalima daryti išvados, kad Bendrasis Teismas, siekdamas įrodyti, jog apibrėžto poveikio kriterijus šiuo atveju tenkinamas, nusprendė, jog pakanka, kad ginčijamas kartelis galėtų būti pripažįstamas konkurencijos ribojimu dėl tikslo.

67 Iš kartu aiškinamų skundžiamo sprendimo 228–244 punktų matyti, kad tuose ginčijamuose punktuose Bendrasis Teismas tik atmetė jam pateiktus *Air Canada* argumentus, apibendrintus skundžiamo sprendimo 216 punkte. Taigi tuose punktuose jis išdėstė motyvus, dėl kurių *Air Canada* klaidingai teigė, kad tai, jog Komisija nurodė (dėl ginčijamo sprendimo 917 konstatuojamosios dalies – to sprendimo dalyse, susijusiose su nagrinėjamo konkurencijos ribojimo pripažinimu, ir dėl ginčijamo sprendimo 1190 ir 1277 konstatuojamųjų dalių – jo

dalyse, susijusiose su baudos apskaičiavimu), kad nėra būtinybės įrodyti realų antikonkurencinį poveikį, nes buvo įrodytas priskiriamų veiksmų antikonkurencinis tikslas, reiškia, kad dėl šio antikonkurencinio tikslo Komisija neįvertino, ar tie veiksmai turėjo apibrėžtą poveikį, reikalingą siekiant įrodyti jos kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms.

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

69 Kita vertus, Bendrojo Teismo analizė, kuria siekiama nustatyti, ar Komisija teisingai nusprendė, kad apibrėžto poveikio kriterijus šiuo atveju tenkinamas, yra pateikta skundžiamo sprendimo 245–279 punktuose, kiek tai susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimu, vertinamu atskirai, ir to sprendimo 280–291 punktuose, kiek tai susiję su vienu tęstiniu pažeidimu, vertinamu kaip visumą.

70 Šiomis aplinkybėmis *Air Canada* klaidingai aiškina skundžiamą sprendimą, teigdama, kad Bendrasis Teismas nusprendė, jog siekiant įrodyti Komisijos kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį veiksmams, vykdytiems už EEE teritorijos ribų, remiantis apibrėžto poveikio kriterijumi galima atsisakyti tokio poveikio įrodinėjimo, kai šie veiksmai gali būti pripažįstami konkurencijos ribojimu dėl tikslo. Vadinasi, šio sprendimo 56 punkte išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

71 Trečia, taip pat klaidingu skundžiamo sprendimo aiškinimu grindžiami argumentai, kad Bendrasis Teismas tarptautinės viešosios teisės apibrėžto poveikio kriterijumi pakeitė esminį konkurencijos ribojimo dėl tikslo arba dėl poveikio Sąjungos vidaus rinkoje arba EEE kriterijų.

72 Iš tiesų iš šio sprendimo 68 punkte nurodyto Bendrojo Teismo vertinimo aiškiai matyti, kad jis, pirma, konstatavo, jog Komisijos kompetencija pagal viešąją tarptautinę teisę buvo įrodyta remiantis apibrėžto poveikio kriterijumi, ir, antra, pažymėjo, kad egzistuoja konkurencijos ribojimas „dėl tikslo“, pateisinantis Komisijos kompetenciją pagal Sąjungos teisę konstatuoti konkurencijos taisyklių pažeidimą ir skirti už jį sankcijas. Taigi, priešingai, nei teigia *Air Canada*, Bendrasis Teismas visiškai nemanė, kad įrodžiusi apibrėžto poveikio buvimą Komisija neprivalo pateikti įrodymų, jog tenkinama SESV 101 straipsnio 1 dalyje numatyta sąlyga, kad egzistuoja konkurencijos ribojimas dėl tikslo ar poveikio.

73 Ketvirta, dėl *Air Canada* teiginio, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, kad ginčijami veiksmai buvo pakankamai žalingi konkurencijai vidaus rinkoje, kad juos būtų galima laikyti konkurencijos ribojimu dėl tikslo, užtenka priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją Teisingumo Teismo jurisdikcija nagrinėjant apeliacinį skundą apsiriboja pirmojoje instancijoje išnagrinėjus pagrindus ir argumentus priimtų teisinių sprendimų vertinimu. Todėl bylos šalis Teisingumo Teisme negali pirmą kartą remtis pagrindu, kuris nebuvo pateiktas Bendrajame Teisme, nes leidimas tai daryti reikštų leidimą pateikti Teisingumo Teismui, kurio jurisdikcija

apeliaciniame procese yra ribota, nagrinėti platesnės apimties ginčą nei tas, kurį nagrinėjo Bendrasis Teismas. Apeliaciniame procese Teisingumo Teismas tiria tik pirmojoje instancijoje išnagrinėjus pagrindus ir argumentus priimtų teisinių sprendimų vertinimą (2010 m. spalio 14 d. Sprendimo *Deutsche Telekom / Komisija*, C-280/08 P, EU:C:2010:603, 34 punktas ir 2023 m. vasario 2 d. Sprendimo *Ispanija ir kt. / Komisija*, C-649/20 P, C-658/20 P ir C-662/20 P, EU:C:2023:60, 29 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

74 Šiuo atveju Bendrajame Teisme *Air Canada* nepateikė jokio pagrindo ar argumento, kuriuo galėtų užginčyti ginčijamame sprendime Komisijos pateiktą pripažinimą ribojimu dėl tikslo. Taigi *Air Canada* prieštaravimą, kuriuo ginčijamas ginčijamų veiksmų pripažinimas „konkurencijos ribojimu dėl tikslo“, reikia atmesti kaip nepriimtiną.

75 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pirmą dalį ir antros dalies pirmą prieštaravimą reikia atmesti kaip iš dalies nepriimtinus ir iš dalies nepagrįstus.

Dėl antros dalies antro–penkto prieštaravimų, grindžiamų teisės klaidomis nustatant apibrėžto poveikio kriterijaus taikymo sąlygas

– *Šalių argumentai*

76 Pateikdama antros dalies antrą prieštaravimą *Air Canada* teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, jog Komisija tinkamai įrodė, kad apibrėžto poveikio kriterijaus taikymo sąlygos buvo įvykdytos, nors Komisija šiam klausimui skyrė tik vieną ginčijamo sprendimo konstatuojamąją dalį, t. y. 1045 konstatuojamąją dalį, ir kad iš tikrųjų ji neatliko jokios numatomo, betarpiško ir esminio poveikio vidaus rinkai analizės. Tam Bendrasis Teismas buvo priverstas remtis kitomis ginčijamo sprendimo konstatuojamosiomis dalimis, kurias jis savavališkai pasirinko, nors Komisijos nurodytas poveikis yra tik hipotetinis, spekuliatyvus ar bent jau nepagrįstas.

77 Pateikdama šios dalies trečią prieštaravimą *Air Canada* teigia, kad Bendrasis Teismas perkėlė Komisijai tenkančią apibrėžto poveikio įrodinėjimo naštą, klaidingai remdamasis nepagrįsta betarpiško, esminio, tiesioginio ir numatomo poveikio prezumpcija.

78 *Air Canada* visų pirma priekaištauja Bendrajam Teismui dėl to, kad jis, pirma, skundžiamo sprendimo 237 punkte nurodė, jog ji turi įrodyti, kad Komisija neatliko jokios ginčijamų veiksmų antikonkurencinio poveikio analizės, antra, to sprendimo 255 punkte nusprendė, jog ji „nepateikė jokių įrodymų, patvirtinančių, kad šios bylos aplinkybės buvo mažai palankios, norint dėl vieno tęstinio pažeidimo atvykstamuosiuose maršrutuose atsiradusias papildomas sąnaudas perkelti siuntėjams“ ir, trečia, sprendimo 277 punkte pažymėjo, jog ji „neįrodo ir net neteigia, kad numatomas papildomų sąnaudų perkėlimas EEE įsteigtiems siuntėjams yra klaidingas ar nesusijęs su įprastu rinkos veikimu“.

79 Pateikdama šios dalies ketvirtą prieštaravimą *Air Canada* tvirtina, kad Bendrasis Teismas pakeitė motyvus, kai 55 skundžiamo sprendimo punktus skyrė ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamosios dalies, vienintelės, kurioje analizuojamas apibrėžto poveikio kriterijus, teisėtumui įvertinti.

80 Pateikdama šios dalies penktą prieštaravimą *Air Canada* tvirtina, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą ir pažeidė jos teisę į gynybą, kai ginčijamo sprendimo teisėtumą vertino remdamasis argumentais, aiškinimu ir analize, pirmą kartą pateiktais nagrinėjant ieškinį dėl to sprendimo panaikinimo. *Air Canada* teigia, kad Bendrojo Teismo motyvai ir aiškinimas nebuvo nurodyti minėtame sprendime, todėl per administracinę procedūrą jai niekada nebuvo suteikta galimybės pareikšti savo nuomonę.

81 Komisija prašo atmesti šiuos prieštaravimus.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

82 Pirma, reikia konstatuoti, kad antros dalies antras ir ketvirtas prieštaravimai, kuriuos pateikdama *Air Canada* tvirtina, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, jog Komisija įrodė, kad tenkinamos apibrėžto poveikio kriterijaus taikymo sąlygos, nors šiam klausimui ji skyrė tik ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamąją dalį, todėl Komisijos atliktą apibrėžto poveikio analizę skundžiamame sprendime jis pakeitė savuoju, yra neatskiriami. Taigi juos reikia nagrinėti kartu.

83 Žinoma, iš jurisprudencijos aišku, kad SESV 263 straipsnyje numatyta teisėtumo kontrolė taikoma visiems Komisijos sprendimų, susijusių su SESV 101 ir 102 straipsnių taikymo procedūra, elementams, kurių išsamią kontrolę tiek teisės, tiek faktų požiūriu užtikrina Bendrasis Teismas, atsižvelgdamas į ieškovo pateiktus pagrindus ir visas jo nurodytas aplinkybes. Vis dėlto užtikrindami tokią kontrolę Sąjungos teismai jokiais atvejais negali ginčijamo akto rengėjo motyvų pakeisti savaisiais (2024 m. liepos 4 d. Sprendimo *Westfälische Drahtindustrie ir Pampus Industriebeteiligungen / Komisija*, C-70/23 P, EU:C:2024:580, 38 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

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

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

86 Šiuo atveju iš skundžiamo sprendimo 45 ir 222 punktuose Bendrojo Teismo padarytų išvadų matyti, kad pirmasis motyvas, kuriuo Komisija rėmėsi ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje, kai nusprendė, kad apibrėžto poveikio kriterijus šiuo atveju tenkinamas, grindžiamas tuo, kad „padidėjusios oro transporto į EEE sąnaudos ir dėl to didesnės importuotų prekių kainos savaime gali daryti poveikį vartotojams EEE“, o Bendrasis Teismas nurodė šį motyvą kaip „nagrinėjamą poveikį“ (toliau – poveikis importuotų prekių kainoms); *Air Canada* teigė, kad šio poveikio negalima priskirti prie ginčijamų veiksmų poveikio, į kurį Komisija pagrįstai galėjo atsižvelgti taikydama apibrėžto poveikio kriterijų.

87 Dėl skundžiamame sprendime, siekiant įrodyti atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimo poveikio reikšmingumą, nurodytų aplinkybių reikia pažymėti, jog iš to sprendimo 241 punkto matyti, kad Bendrasis Teismas rėmėsi ginčijamo sprendimo 14, 17 ir 70 konstatuojamosiomis dalimis ir šalių atsakymais į proceso organizavimo priemones, kurių jis ėmėsi, be kita ko, kad patikslintų su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis susijusį ekspeditorių vaidmenį.

88 Be to, skundžiamo sprendimo 248–251, 254 ir 257 punktuose Bendrasis Teismas rėmėsi ginčijamo sprendimo 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1199 ir 1208 konstatuojamosiomis dalimis, kuriose Komisija apibūdino ginčijamų veiksmų, kuriuos ji pripažino horizontaliu kainų, susijusių su papildomu kuro mokesčiu, papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, nustatymu.

89 Taigi remdamasis visomis ginčijamo sprendimo konstatuojamosiomis dalimis, kuriose aptariamas nagrinėjamų veiksmų pobūdis, krovinių vežimo oro transportu paslaugų teikimo ir įkainių nustatymo ypatumai, ekspeditorių vaidmuo ir papildomų mokesčių padidėjimo poveikis krovinių vežimo paslaugų sąnaudoms ir atitinkamai importuotų prekių sąnaudoms, skundžiamo sprendimo 292 punkte Bendrasis Teismas nusprendė, jog Komisija tinkamai įrodė, kad buvo galima numatyti, jog ginčijami veiksmai darys esminį ir betarpišką poveikį EEE.

90 Pirma, dėl *Air Canada* teiginio, kad ginčijamame sprendime Komisija neįrodė, jog nagrinėjami veiksmai galėjo sukelti numatomą, betarpišką ir esminį poveikį vidaus rinkoje, ir rėmėsi paprasta „galimo“ poveikio prielaida, reikia pažymėti, kad šie argumentai pateikti ne dėl skundžiamo sprendimo, o dėl ginčijamo sprendimo, todėl juos reikia atmesti kaip nepriimtinus (pagal analogiją žr. 2023 m. birželio 29 d. Sprendimo *TUIfly / Komisija*, C-763/21 P, EU:C:2023:528, 53 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

91 Be to, dėl *Air Canada* teiginio, kad Bendrasis Teismas ginčijamame sprendime atrinko įvairias atskiras konstatuojamąsias dalis, jas pergrupavo ir apibūdino kaip dalį loginės argumentacijos, kurią jis atkūrė dirbtinai, reikia pažymėti, kad Bendrajam Teismui negalima priekaištauti dėl to, kad jis aiškino visą šį sprendimą ir rėmėsi konstatuojamosiomis dalimis, kurias laikė reikšmingomis vertinant Komisijos išvados, primintos šio sprendimo 89 punkte, pagrįstumą. Bet kuriuo atveju *Air Canada* neteigia, kad toks Bendrojo Teismo pateiktas aiškinimas minėtą sprendimą iškraipė.

92 Tokiomis aplinkybėmis reikia atmesti kaip iš dalies nepriimtiną ir iš dalies nepagrįstą argumentą, kuriuo remdamasi *Air Canada* tvirtina, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai neatsižvelgė į tai, kad ginčijamame sprendime nepateikta jokios apibrėžto poveikio analizės ir jis grindžiamas tik spekuliaciniu ir hipotetiniu poveikiu.

93 Antra, kaip matyti iš skundžiamo sprendimo 222 ir 238 punktų, ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamosios dalies pirmas sakinys, nors ir glaustai, apėmė elementus, kuriais remdamasis Bendrasis Teismas galėjo įsitikinti, kad Komisija įrodė savo ekstrateritorinę kompetenciją pagal apibrėžto poveikio kriterijų. Būtent tie elementai kartu su kitomis reikšmingomis to sprendimo konstatuojamosiomis dalimis, nurodytomis skundžiamo sprendimo 241, 248–251, 254, 257, 265–267, 270 ir 271 punktuose, leido Bendrajam Teismui patikrinti, ar Komisija iš tikrųjų įrodė tokio poveikio buvimą.

94 Be to, iš skundžiamo sprendimo 228–279 punktų matyti, kad tuose punktuose Bendrasis Teismas tik atsakė į *Air Canada* jam pateiktus argumentus ir paaiškino ginčijamo sprendimo motyvus, konkrečiau kalbant, remdamasis tam tikra tame sprendime pateikta informacija.

95 Taigi, atsižvelgiant į šio sprendimo 83 punkte primintą jurisprudenciją, reikia pažymėti, kad tariamas motyvų pakeitimas šiais 228–279 punktais neįrodytas.

96 Antra, dėl *Air Canada* argumento, susijusio su įrodinėjimo naštos perkėlimu, pažymėtina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją Komisija turi pateikti įrodymus, kurie teisės požiūriu pakankamai patvirtintų konkurencijos teisės pažeidimą sudarančių faktinių aplinkybių buvimą. Tačiau įmonė, kuri naudojasi gynybos nuo tokio pažeidimo konstatavimo priemone, turi įrodyti, kad ši gynybos priemonė turi būti pripažinta pagrįsta. Vis dėlto, net jei pagal šiuos principus įrodinėjimo našta tenka Komisijai arba atitinkamai įmonei, dėl faktinių aplinkybių, kuriomis remiasi viena šalis, kitai šaliai gali tekti pateikti paaiškinimų ar pateisinimų, nes priešingu atveju būtų galima daryti išvadą, kad buvo laikytasi įrodinėjimo naštą reglamentuojančių taisyklių (šiuo klausimu žr. 2023 m. gruodžio 21 d. Sprendimo *Royal Antwerp Football Club*, C-680/21, EU:C:2023:1010, 120 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

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

98 Taigi, kaip teigia *Air Canada*, būtent Komisija turi įrodyti, kad apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas, taigi ir įrodyti, kad atitinkami veiksmai turi numatomą, betarpišką ir esminį poveikį Sąjungoje arba, kaip nagrinėjamu atveju, EEE. Vis dėlto Bendrasis Teismas nepažeidė šios įrodinėjimo naštos paskirstymo taisyklės.

99 Visų pirma, kiek tai susiję su *Air Canada* kritika dėl skundžiamo sprendimo 237 punkto, reikia pažymėti, kad tame punkte Bendrasis Teismas tik atmetė argumentus, jog iš to, kad Komisija neįvertino ginčijamo kartelio antikonkurencinio poveikio dėl jo antikonkurencinio tikslo, reikia daryti išvadą, kad taikydama apibrėžto poveikio kriterijų Komisija neprivalėjo analizuoti šio kartelio poveikio.

100 Toliau reikia pažymėti, kad skundžiamo sprendimo 255 punkte Bendrasis Teismas įrodinėjimo naštos neperkėlė. Skundžiamo sprendimo 253, 254 ir 256–261 punktuose įvertinęs, ar Komisija tinkamai įrodė poveikio importuotų prekių kainoms numatomumą, Bendrasis Teismas teigiamai atsakė į šį klausimą ir to sprendimo 258 punkte nurodė, kad importuotų prekių kainos padidėjimas buvo numatomas poveikis vežėjams. Be to, iš skundžiamo sprendimo 273–278 punktų matyti, kad išnagrinėjęs ekspeditorių dalyvavimo įtaką priežastiniam ryšiui tarp ginčijamo kartelio ir poveikio importuotų prekių kainoms Bendrasis Teismas nusprendė, kad Komisija pateikė šio poveikio betarpiškumo įrodymų. Atlikdamas šį vertinimą Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 275–276 punktuose, be kita ko, pažymėjo, kad ekspeditorių dalyvavimas nenutraukė priežastinio ryšio grandinės, nes šį dalyvavimą objektyviai lėmė ginčijamas kartelis, atsižvelgiant į įprastą rinkos veikimą.

101 Šiomis aplinkybėmis Bendrasis Teismas teisingai taikė šio sprendimo 96 punkte primintą jurisprudenciją ir neperkėlė įrodinėjimo naštos, kai nusprendė, kad *Air Canada* turi pateikti priešingų įrodymų, kuriais siekiama paneigti tokias išvadas.

102 Trečia, dėl prieštaravimo, grindžiamo tariamu teisės į gynybą pažeidimu, nes apie apibrėžto poveikio analizę *Air Canada* sužinojo tik susipažinusi su skundžiamu sprendimu, pakanka priminti, kad, kaip pažymėta šio sprendimo 94 punkte, tame sprendime Bendrasis Teismas rėmėsi duomenimis, aplinkybėmis ir kriterijais, kurie jau buvo nurodyti atitinkamose ginčijamo sprendimo konstatuojamosiose dalyse ir į kuriuos, be to, išsamiai atsakė, skundžiamo sprendimo

225–279 punktuose dėl *Air Canada* jam pateikto argumento, kad ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje nurodžiusi antikonkurencinių veiksmų sukeltą grandininę reakciją Komisija nepateikė įrodymų, kad tariamas derinimas, susijęs su atvykstamaisiais maršrutais, turėjo betarpišką, esminį ir numatomą poveikį Sąjungoje arba EEE. Šiomis aplinkybėmis šiam prieštaravimui negalima pritarti.

103 Vadinasi, antros dalies antrą–penktą prieštaravimus reikia atmesti kaip iš dalies nepriimtinus ir iš dalies nepagrįstus.

Dėl antros dalies šešto ir septinto prieštaravimų, grindžiamų sąvokos „vienas tęstinis pažeidimas“ vartojimu

– *Šalių argumentai*

104 Pateikdama antros dalies šeštą prieštaravimą *Air Canada* teigia, kad vertindamas apibrėžtą poveikį Bendrasis Teismas taikė sąvoką „vienas tęstinis pažeidimas“, siekdamas išplėsti SESV 101 straipsnio taikymo sritį veiksmams, kurie vis dėlto nepriklauso Komisijos kompetencijai. *Air Canada* teigimu, vieno tęstinio pažeidimo atveju kiekvienas pažeidimą sudarantis elementas turi patekti į Komisijos kompetencijos sritį, nes priešingu atveju ši institucija galėtų išplėsti savo kompetenciją veiksmams, kurių imtasi bet kurioje pasaulio vietoje, nesvarbu, ar jie susiję su Sąjunga ar EEE, vien dėl to, kad tais veiksmais kaip ir kitais pažeidimo elementais, patenkančiais į Komisijos kompetencijos sritį, siekiama to paties tikslo riboti konkurenciją.

105 *Air Canada* teigimu, su atvykstamaisiais maršrutais susiję derinimo veiksmai yra kitokie, nei tie, kurių imamasi išvykstamuosiuose maršrutuose, taip pat su tais atvykstamaisiais maršrutais susijusiais veiksmais ji siekė kitokių tikslų, apimančių tik konkurenciją Kanadoje ir negalinčių daryti jokio poveikio Sąjungoje ar EEE.

106 Pateikdama antros dalies septintą prieštaravimą *Air Canada* teigia, kad Bendrasis Teismas klaidingai įvertino vieno tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikį. Nors Komisija privalo įrodyti, kad veiksmai, kaip visuma, atitinka kiekvieną iš keturių kumuliacinių apibrėžto poveikio kriterijaus sąlygų, t. y. daro betarpišką, esminį, tiesioginį ir numatomą poveikį, Bendrasis Teismas atleido Komisiją nuo pareigos įrodyti, kad nagrinėjami veiksmai šį kriterijų atitinka, ir nusprendė, kad, Komisijai nustačius vieną tęstinį pažeidimą, jos kompetencija taip pat buvo nustatyta *ipso facto*. Be to, Bendrasis Teismas neatliko jokios vieno tęstinio pažeidimo poveikio analizės ir taip nesilaikė 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendime *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632) apibrėžto požiūrio.

107 Komisija teigia, kad šiuos prieštaravimus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

108 Skundžiamo sprendimo 221–223 punktuose išnagrinėjęs ginčijamo sprendimo 1045 ir 1046 konstatuojamąsias dalis Bendrasis Teismas konstatavo, kad savo išvadą, jog apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas, Komisija grindė tiek vieno tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikiu, tiek atskirai vertinamo derinimo, susijusio su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis, poveikiu ir, be kita ko, padidėjusiomis oro transporto į EEE sąnaudomis, taigi ir didesnėmis importuotų prekių kainomis.

109 Tokiomis aplinkybėmis, kaip nurodyta skundžiamo sprendimo 224 punkte, Bendrasis Teismas išnagrinėjo, pirma, derinimo, susijusio su atvykstamosiomis krovinių vežimo paslaugomis, poveikį ir, antra, vieno tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikį.

110 Pirma, dėl to, kad pateikdama antros dalies šeštą prieštaravimą *Air Canada* kritikuoja motyvus, kuriais remdamasis Bendrasis Teismas konstatavo, kad atskirai vertinamas derinimas, susijęs su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis, daro poveikį vidaus rinkoje ar EEE, reikia priminti, kad pagal SESV 256 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 58 straipsnio pirmą pastraipą apeliacinis skundas paduodamas tik teisės klausimais. Taigi tik Bendrasis Teismas turi jurisdikciją nustatyti ir vertinti reikšmingas faktines aplinkybes. Šių faktinių aplinkybių vertinimas nėra teisės klausimas (išskyrus atvejus, kai jos buvo iškraipytos), kurį nagrinėdamas apeliacinį skundą gali tikrinti Teisingumo Teismas (2024 m. rugsėjo 10 d. Sprendimo *Komisija / Airija ir kt.*, C-465/20 P, EU:C:2024:724, 110 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

111 Reikia konstatuoti, kad šiais argumentais, pateiktais grindžiant antros dalies šeštą prieštaravimą, iš tikrųjų *Air Canada* tiesiog siekia ginčyti skundžiamo sprendimo 228–245 punktuose Bendrojo Teismo atliktą faktinių aplinkybių vertinimą, susijusį su poveikio importuotų prekių kainoms buvimu, tačiau ji nenurodo faktinių aplinkybių ar įrodymų, kuriais remdamasis Bendrasis Teismas atliko šį faktinių aplinkybių vertinimą, iškraipymo. Taigi antros dalies šeštą prieštaravimą reikia atmesti kaip nepriimtiną.

112 Antra, kiek šios dalies šeštas ir septintas prieštaravimai pateikti dėl skundžiamo sprendimo 280–292 punktų, susijusių su vieno tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikiu, reikia konstatuoti, kad pateikdama pirmąjį pagrindą *Air Canada* kritikuoja skundžiamą sprendimą tik tiek, kiek jame pripažinta Komisijos kompetencija konstatuoti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą atvykstamuosiuose maršrutuose ir skirti už jį sankcijas. *Air Canada* taip pat tvirtina, kad Komisija negalėjo remtis sąvoka „vienas tęstinis pažeidimas“ ir kad ji turėjo patikrinti, ar su tais atvykstamaisiais maršrutais susiję veiksmai, kurie yra atskiri ir skiriasi nuo veiksmų, susijusių su išvykstamaisiais maršrutais, turėjo apibrėžtą poveikį EEE.

113 Kaip minėta šio sprendimo 108 punkte, Bendrasis Teismas pažymėjo, kad Komisija išnagrinėjo, ar apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas, atsižvelgdama ne tik į vieną tęstinį pažeidimą, kaip visumą, bet ir į atskirai vertinamą derinimą, susijusį su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis.

114 Skundžiamo sprendimo 279 punkte jis nusprendė, kad Komisija pagrįstai manė, jog apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas, atsižvelgiant į atskirai vertinamą derinimą, susijusį su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis.

115 Kadangi vien šių argumentų užtenka šios institucijos kompetencijai dėl atvykstamųjų maršrutų pateisinti, argumentą, susijusį su atsižvelgimu į vieno tęstinio pažeidimo, kaip visumos, poveikį, reikia atmesti kaip nereikšmingą.

116 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, visą apeliacinio skundo pirmąjį pagrindą reikia atmesti.

Dėl apeliacinio skundo trečiojo pagrindo, grindžiamo Komisijos įgaliojimų taikyti sankcijas už veiksmus, susijusius su maršrutais EEE ir maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos, senaties termino pasibaigimu

Šalių argumentai

117 Pateikdama apeliacinio skundo trečiąjį pagrindą *Air Canada* tvirtina, kad Bendrasis Teismas turėjo savo iniciatyva nagrinėti Komisijos įgaliojimų taikyti sankcijas už veiksmus, susijusius su maršrutais EEE ir maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos, senaties termino pasibaigimu grindžiamą pagrindą.

118 Grįsdama šį apeliacinio skundo pagrindą *Air Canada* nurodo, kad kituose trijuose sprendimuose, susijusiuose su ginčijamu karteliu, Bendrasis Teismas konstatavo, kad Komisijos įgaliojimų skirti sankcijas už šiuos veiksmus senaties terminas suėjo anksčiau, nei buvo priimtas ginčijamas sprendimas, ir tuo remdamasis padarė išvadą, kad tame sprendime už minėtus veiksmus atitinkamiems vežėjams skyrusi sankcijas Komisija pažeidė Reglamento Nr. 1/2003 25 straipsnyje nustatytas senaties taisykles.

119 *Air Canada*, kuri šio pagrindo nepateikė Bendrajame Teisme, teigia, kad Teisingumo Teismas vis dėlto turėtų jį nagrinėti savo iniciatyva, atsižvelgdamas į tai, kad jis susijęs su viešąja tvarka.

120 Šiuo klausimu ji teigia, pirma, kad ginčijamas sprendimas, priimtas tuo metu, kai suėjo Komisijos įgaliojimų senaties terminas, yra susijęs su kompetencijos neturėjimu laiko atžvilgiu ir kad Sąjungos institucijos kompetencijos nebuvimas yra viešąja tvarka grindžiamas panaikinimo pagrindas, kurį Sąjungos teismas turi nagrinėti savo iniciatyva, net jei nė viena iš šalių to neprašė.

121 Antra, baudų, kurios dėl savo pobūdžio gali būti prilyginamos baudžiamosioms sankcijoms, skyrimo senaties terminas padeda siekti pagrindinių Sąjungos teisės sistemos tikslų, t. y. teisinio saugumo, gero teisingumo vykdymo ir proceso ekonomiškumo. Remdamasis tais pačiais principais Teisingumo Teismas pripažino, kad SESV 263 straipsnyje nustatytas ieškinio pareiškimo terminas yra imperatyvus. Kadangi taikant Sąjungos konkurencijos teisę siekiama viešojo intereso tikslų ir daromas poveikis trečiųjų asmenų teisėms, senaties terminas, kitaip nei ieškinių dėl deliktinės atsakomybės senaties terminas, sukelia *erga omnes* poveikį. Šiuo klausimu *Air Canada* priduria, kad termino nesilaikymas šiuo atveju yra akivaizdus, todėl bet kuris trečiasis asmuo gali jį lengvai patikrinti.

122 Trečia, *Air Canada* remiasi vienodo požiūrio principo pažeidimu ir teigia, kad jos pozicija nesiskiria nuo kitų trečiųjų šalių vežėjų, kurie laimėjo bylą Bendrajame Teisme, nes suėjo Komisijos įgaliojimų skirti jiems sankcijas senaties terminas.

123 Komisija ginčija jos įgaliojimų skirti sankcijas senatimi grindžiamo pagrindo imperatyvumą ir prašo jį atmesti.

Teisingumo Teismo vertinimas

124 Pirmiausia reikia pažymėti, kad, kaip teisingai nurodo *Air Canada*, 2022 m. kovo 30 d. sprendimais *Japan Airlines / Komisija* (T-340/17, EU:T:2022:181), *Cathay Pacific Airways / Komisija* (T-343/17, EU:T:2022:184) ir *Latam Airlines Group ir Lan Cargo / Komisija* (T-344/17, EU:T:2022:185), priimtais dėl to paties kartelio ir tą pačią dieną kaip ir skundžiamas sprendimas,

Bendrasis Teismas, išnagrinėjęs oro vežėjų pateiktus panaikinimo pagrindus, grindžiamus tuo, kad pasibaigė senaties terminas, taikomas Komisijos įgaliojimams skirti sankcijas už pažeidimus, susijusius su maršrutais EEE ir tarp Sąjungos ir Šveicarijos, nusprendė, kad ši institucija pažeidė Reglamento Nr. 1/2003 25 straipsnyje numatytą senaties terminą, kai 2017 m. kovo 17 d. priėmė sprendimą, kuriuo atitinkamiems oro vežėjams skyrė sankcijas už tuos pažeidimus.

125 Taip pat neginčijama, kad, kitaip nei minėti vežėjai, *Air Canada* Bendrajame Teisme nenurodė senaties pasibaigimu grindžiamo pagrindo.

126 Taigi reikia išnagrinėti, ar šis pagrindas yra imperatyvus pagrindas, kurį Bendrasis Teismas turėjo nagrinėti savo iniciatyva.

127 Pirma, reikia konstatuoti, kad, kaip aiškiai matyti iš Reglamento Nr. 1/2003 VII skyriaus pavadinimo ir šiame VII skyriuje esančio šio reglamento 25 straipsnio formuluotės, terminai, per kuriuos Komisija yra įgaliota skirti sankcijas, laikomi „senaties“ terminais.

128 Šiuo klausimu svarbu pažymėti, kad pripažinimą „senaties terminu“ (prancūzų k. „*prescription*“) patvirtina minėto reglamento versijos kitomis kalbomis, kaip antai ispanų („*prescripción*“), anglų („*limitation periods*“), italų („*prescrizione*“), lietuvių („senaties terminai“) ir portugalų („*prescrição*“) kalbomis.

129 Termino pobūdis nustatomas atsižvelgiant į bendrai susiklosčiusias aplinkybes, kuriomis jis taikomas, ir į jo tikslą (2002 m. gruodžio 12 d. Sprendimo *Belgija / Komisija*, C-5/01, EU:C:2002:754, 52 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija), todėl reikia taip pat pažymėti, kad Reglamento Nr. 1/2003 25 straipsnyje numatyto termino pobūdį patvirtina kontekstinis ir teleologinis šios nuostatos aiškinimas.

130 Šiomis aplinkybėmis reikia pabrėžti, kad Reglamento Nr. 1/2003 26 straipsnyje, kuris kartu su jo 25 straipsniu sudaro to reglamento VII skyrių, „senaties terminu“ taip pat laikomas terminas, kuriam pasibaigus Komisija nebegali vykdyti sprendimų, priimtų pagal to reglamento 23 ir 24 straipsnius. Be to, tiek reglamento 25 straipsnyje, tiek jo 26 straipsnyje tiksliai nustatytos taisyklės, taikytinos juose nustatytiems terminams, numatant ne tik tų terminų trukmę, bet ir datą, nuo kurios jie pradedami skaičiuoti, taip pat jų nutraukimo ir sustabdymo priežastis. Tos taisyklės atitinka senaties terminą reglamentuojančią teisinę tvarką.

131 Kiek tai susiję su Komisijos įgaliojimus reglamentuojančių terminų tikslu, reikėtų pažymėti, kad Reglamento Nr. 1/2003 25 straipsnyje iš esmės pakartotos 1974 m. lapkričio 26 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 2988/74 dėl teisinių procedūrų ir sankcijų, taikomų pagal Europos ekonominės bendrijos taisykles dėl transporto ir konkurencijos, taikymo terminų (OL L 319, 1974, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k. 7 sk., 1 t., p. 61) 1–3 straipsnių nuostatos. Taigi norint aiškinti šiuos terminus, reikia remtis minėto reglamento preambulės, ypač antrosios konstatuojamosios dalies nuostatomis. Toje konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad „siekiant teisinio aiškumo, būtina numatyti terminų taikymo principą ir patvirtinti jo įgyvendinimo taisykles“ ir kad „viena vertus, reikėtų atsižvelgti į įmonių bei jų asociacijų interesus, ir kita vertus – į administracinės praktikos nustatomus reikalavimus“. Taigi iš minėtos konstatuojamosios dalies matyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ketino apriboti Komisijos įgaliojimus nustatydamas senaties termino mechanizmą, kad, be kita ko, būtų užtikrinta įmonių, kurioms Komisija ketina skirti vienkartines ar periodines baudas, teisių apsauga.

132 Taigi iš Reglamento Nr. 1/2003 formuluotės, jo konteksto ir juo siekiamų tikslų matyti, kad jo VII skyriuje nurodyti terminai yra senaties terminai.

133 Vis dėlto pagal suformuotą jurisprudenciją, Sąjungos teismas negali savo iniciatyva tikrinti, ar laikytasi senaties termino, šį klausimą turi iškelti suinteresuotoji šalis (2016 m. birželio 14 d. Sprendimo *Marchiani / Parlamentas*, C-566/14 P, EU:C:2016:437, 94 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija; taip pat 2019 m. rugsėjo 5 d. Sprendimo *Europos Sąjunga / Guardian Europe ir Guardian Europe / Europos Sąjunga*, C-447/17 P ir C-479/17 P, EU:C:2019:672, 99 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

134 Šios išvados negali paneigti *Air Canada* pateikti argumentai, kad pagrindas, susijęs su Komisijos įgaliojimų skirti sankcijas senatimi, turi būti prilygintas kompetencijos nebuvimo pagrindui, nes pasibaigus senaties terminui Komisija neteko kompetencijos skirti jai baudą.

135 Iš tiesų, nors pagal Reglamento Nr. 1/2003 25 straipsnį Komisija įpareigojama per tam tikrą terminą, skaičiuojamą nuo konkretaus pažeidimo padarymo dienos arba, tęstinio ar pakartotinio pažeidimo atveju, nuo jo pabaigos skirti už jį sankcijas, šia nuostata nesiekiama atimti iš Komisijos įgaliojimų skirti sankcijas už kitus pažeidimus nei tas, kuriam taikomas senaties terminas. Be to, kalbant apie tą pažeidimą, iš Reglamento Nr. 1/2003 7 straipsnio 1 dalies matyti, jog tai, kad Komisija nebeturi teisės skirti sankcijų pažeidimą padariusiems asmenims dėl to, kad suėjo senaties terminas, savaime netrukdo priimti sprendimo, kuriuo konstatuojama, kad tas pažeidimas padarytas, tačiau su sąlyga, kad Komisija tokiu atveju įrodo teisėtą interesą priimti sprendimą tokį pažeidimą konstatuoti. Taigi Komisija išlieka kompetentinga, jei įrodo teisėtą interesą konstatuoti pažeidimą, kuriam suėjusi senatis. Šiomis aplinkybėmis Komisijos įgaliojimų skirti sankcijas senaties terminas negali prilygti šios institucijos kompetencijos nebuvimui.

136 *Air Canada* taip pat negali pagrįstai remtis vienodo požiūrio principo pažeidimu dėl to, kad jos pačios procesinė padėtis nesiskiria nuo oro vežėjų, laimėjusių bylą Bendrajame Teisme, padėties, teigdama, kad Komisijos ieškiniui iš dalies suėjo senaties terminas. Senatimi grindžiamas ieškinio pagrindas nėra susijęs su viešąja tvarka ir jį turi pateikti atitinkama įmonė, todėl aplinkybė, kad Bendrasis Teismas konstatavo, jog pasibaigė senaties terminas įmonių, kurios šiuo pagrindu rėmėsi, atžvilgiu negali reikšti nepateisinamo skirtingo požiūrio *Air Canada* nenaudai. Iš tiesų, priešingai, nei teigia apeliantė, šį skirtingą požiūrį lemia tik objektyvi aplinkybė, kad ji nenurodė senatimi grindžiamo pagrindo, nors galėjo tai padaryti tokiomis pačiomis sąlygomis kaip ir kiti jį pateikę oro vežėjai (šiuo klausimu žr. 2017 m. lapkričio 14 d. Sprendimo *British Airways / Komisija*, C-122/16 P, EU:C:2017:861, 98 punktą).

137 Be to, kaip generalinis advokatas iš esmės pažymėjo išvados 164 ir 165 punktuose, Komisijos įgaliojimų skirti sankcijas senatimi grindžiamo pagrindo tariamo imperatyvumo negalima kildinti iš to, kad pagal Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 2 dalį skirtas baudas reikia pripažinti „baudžiamosiomis“, kaip jos suprantamos pagal 1950 m. lapkričio 4 d. Romoje pasirašytos Europos žmogaus teisių ir pagrindinių laisvių apsaugos konvencijos 6 straipsnį. Iš tiesų toks kvalifikavimas savaime nereiškia, kad Komisijos įgaliojimų skirti sankcijas pagal Reglamento Nr. 1/2003 25 straipsnį senatimi siekiama ne tik atitinkamų įmonių apsaugos, bet ir viešojo intereso tikslo.

138 Šis tariamas su Reglamento Nr. 1/2003 25 straipsnyje nustatyto termino pasibaigimu susijusio pagrindo imperatyvumas taip pat negali būti kildinamas iš aplinkybės, kad senaties termino paskirtis – užtikrinti teisinį saugumą, todėl jis turi būti prilygintas procesiniam terminui pagal

Air Canada nurodytą suformuotą jurisprudenciją, pagal kurią SESV 263 straipsnio šeštoje pastraipoje numatytas ieškinio pareiškimo terminas yra imperatyvus, todėl Sąjungos teismas savo iniciatyva turi patikrinti, ar jo buvo laikytasi.

139 Procesiniai terminai numatyti siekiant užtikrinti gerą teisingumo vykdymą, teisinių situacijų aiškumą ir saugumą. Terminais ieškiniui pareikšti, kaip antai numatytu SESV 263 straipsnio šeštoje pastraipoje, ir terminais apeliaciniam skundui pateikti, kaip antai numatytu Teisingumo Teismo statuto 56 straipsnio pirmoje pastraipoje, siekiama užtikrinti, kad administraciniai ir teismo sprendimai taptų galutiniai, ir taip apsaugoti visuomenės interesus (2012 m. lapkričio 8 d. Sprendimo *Evropaïki Dynamiki / Komisija*, C-469/11 P, EU:C:2012:705, 50 punktas). Tačiau taip nėra Reglamento Nr. 1/2003 25 straipsnyje numatyto senaties termino atveju, nes šis terminas, kaip nurodyta šio sprendimo 131 punkte, pirmiausia skirtas užtikrinti atitinkamų įmonių apsaugą. Be to, vien tuo, kad senaties terminas skirtas teisiniam saugumui užtikrinti, negalima pagrįsti jo prilyginimo procesiniam terminui, nes šie du terminai yra skirtingo pobūdžio (2012 m. lapkričio 8 d. Sprendimo *Evropaïki Dynamiki / Komisija*, C-469/11 P, EU:C:2012:705, 49 punktas).

140 Iš visų išdėstytų aplinkybių matyti, kad Reglamento Nr. 1/2003 25 straipsnyje numatyto Komisijos įgaliojimų skirti sankcijas senaties termino pasibaigimas nėra viešosios tvarkos klausimas, kurį Bendrasis Teismas turėjo iškelti savo iniciatyva.

141 Taigi apeliacinio skundo trečiasis pagrindas yra nepagrįstas.

Dėl antrojo pagrindo, susijusio su atsakomybės už pažeidimą, padarytą maršrutuose EEE ir maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos, priskyrimu „Air Canada“

Šalių argumentai

142 Pateikdama antrąjį pagrindą *Air Canada* teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai pripažino ją atsakinga už vieną tęstinį pažeidimą, kiek šis pažeidimas buvo susijęs su maršrutais EEE ir maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos, nors ji niekada nevykdė arba negalėjo teisėtai aptarnauti tokių maršrutų.

143 Šį pagrindą iš esmės sudaro keturios dalys.

144 Pirmoje dalyje *Air Canada* teigia, kad Bendrasis Teismas klaidingai pakeitė ginčijamo sprendimo motyvus savaisiais ir patvirtino tame sprendime padarytą išvadą, kad ji dalyvavo darant vieną tęstinį pažeidimą.

145 Ginčijamo sprendimo 890 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad ryšiai dėl maršrutų, kurių vežėjai niekada neeksploatavo arba negalėjo teisėtai aptarnauti, taip pat gali būti reikšmingi įrodant, kad padarytas vienas tęstinis pažeidimas. Šioje konstatuojamojoje dalyje ji taip pat patikslino, kad jos vertinimą lėmė tai, jog nėra neįveikiamų kliūčių šalims teikti krovinių vežimo oro transportu paslaugas šiais maršrutais, ir nurodė 2016 m. sausio 20 d. Sprendime *Toshiba Corporation / Komisija* (C-373/14 P, EU:C:2016:26) suformuotą jurisprudenciją.

146 Skundžiamo sprendimo 366–377 punktuose Bendrasis Teismas savo vertinimą grindė ne ta jurisprudencija, susijusia su neįveikiamų kliūčių, pašalinančių bet kokią potencialią konkurenciją atitinkamoje rinkoje, nebuvimu, o naujais argumentais, kurių nebuvo ginčijamame sprendime,

grindžiamais tuo, kad konkurencijos santykių tarp atitinkamų įmonių buvimas nėra sąlyga, kad įmonei būtų priskirta atsakomybė už vieną tęstinį pažeidimą sudarančius antikonkurencinius veiksmus.

147 Antroje dalyje *Air Canada* teigia, kad remdamasis jurisprudencija ir analize, kurių nebuvo ginčijamame sprendime, Bendrasis Teismas pažeidė jos teisę į gynybą, nes jai nebuvo suteikta galimybė pateikti pastabų dėl naujos Komisijos pozicijos, kurios Bendrasis Teismas laikėsi skundžiamame sprendime.

148 Trečioje dalyje, susijusioje būtent su skundžiamo sprendimo 377 punktu, *Air Canada* tvirtina, kad Bendrasis Teismas nepateikė tinkamų ir pakankamų motyvų, kad pagrįstų savo analizę, pagal kurią Komisija galėjo ją pripažinti atsakinga už vieno tęstinio pažeidimo sudedamąsias dalis maršrutuose, kurių ji negalėjo aptarnauti. Taip Bendrasis Teismas pažeidė Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 36 straipsnį, susijusį su reikalavimu motyvuoti sprendimus, ir Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartijos 41 straipsnį.

149 Ketvirtoje dalyje *Air Canada* teigia, kad Bendrasis Teismas bet kuriuo atveju padarė teisės klaidą, kai bendrai teigė, jog konkurencinių santykių buvimas neturi reikšmės bet kokio vieno tęstinio pažeidimo atveju, nors skundžiamo sprendimo 366–376 punktuose Bendrojo Teismo nurodyti sprendimai, pirma, neleidžia pateisinti tokios bendros išvados ir, antra, buvo priimti bylose, kuriose nebuvo aptartas neįveikiamų kliūčių nebuvimo kriterijus.

150 Komisija ginčija visus šiuos argumentus.

Teisingumo Teismo vertinimas

151 Reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją SESV 101 straipsnio 1 dalis gali būti pažeista ne tik atskiru veiksmu, bet ir keliais veiksmais arba tęstine veika, nors viena ar kelios šių kelių veiksmų ar tęstinės veikos sudedamosios dalys taip pat galėtų būti pripažintos atskiru minėtos nuostatos pažeidimu. Taigi, kai skirtingais veiksmais vykdomas „bendras planas“, nes siekiama tokio paties tikslo iškreipti konkurenciją vidaus rinkoje, Komisija turi teisę priskirti atsakomybę už tokius veiksmus, atsižvelgdama į dalyvavimą darant pažeidimą, vertinamą kaip visumą (šiuo klausimu žr. 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 41 punktą ir 2024 m. birželio 27 d. Sprendimo *Servier ir kt. / Komisija*, C-201/19 P, EU:C:2024:552, 240 punktą).

152 Įmonė, dalyvavusi darant tokį vieną tęstinį pažeidimą savo veiksmais, priskirtinais prie „susitarimo“ ar „suderintų veiksmų“, turinčių antikonkurencinį tikslą, kaip tai suprantama pagal SESV 101 straipsnio 1 dalį, ir kuriais siekiama prisidėti prie bendro pažeidimo darymo, sąvokų, taip pat gali būti atsakinga už kitų įmonių veiksmus darant tą patį pažeidimą visą jos dalyvavimo jį darant laikotarpį (šiuo klausimu žr. 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42 punktą; taip pat 2024 m. birželio 27 d. Sprendimo *Servier ir kt. / Komisija*, C-201/19 P, EU:C:2024:552, 241 punktą).

153 Norėdama nustatyti įmonės dalyvavimą darant vieną tęstinį pažeidimą Komisija privalo įrodyti, kad ši įmonė ketino savo veiksmais prisidėti prie bendrų visų dalyvių siektų tikslų ir žinojo apie kitų įmonių siekiant tų pačių tikslų planuotus ar praktiškai įvykdytus neteisėtus veiksmus arba galėjo protingai juos numatyti ir buvo pasirengusi prisiimti riziką (2012 m. gruodžio 6 d.

Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija; taip pat 2024 m. vasario 1 d. Sprendimo *Scania ir kt. / Komisija*, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 95 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

154 Įmonė gali būti tiesiogiai atlikusi visus vieną tęstinį pažeidimą sudarančius antikonkurencinius veiksmus, ir tokiu atveju Komisija turi teisę jai priskirti atsakomybę už visus veiksmus, taigi ir už visą šį pažeidimą. Įmonė taip pat gali būti tiesiogiai atlikusi tik dalį šių veiksmų, tačiau gali žinoti apie visus numatytus ar įgyvendintus kitų kartelio dalyvių neteisėtus veiksmus siekiant tų pačių tikslų arba gali protingai juos numatyti ir būti pasirengusi prisiimti riziką. Tokiu atveju Komisija taip pat turi teisę priskirti šiai įmonei atsakomybę už visus tokį pažeidimą sudarančius antikonkurencinius veiksmus, todėl ir už visą pažeidimą (2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 43 punktas; taip pat žr. 2024 m. vasario 1 d. Sprendimo *Scania ir kt. / Komisija*, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 96 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

155 Šiuo atveju skundžiamo sprendimo 371–374 ir 376 punktuose Bendrasis Teismas iš esmės priminė šio sprendimo 151–154 punktuose nurodytus jurisprudencijos elementus, paskui nustatė motyvus, dėl kurių Komisija pripažino *Air Canada* atsakinga už vieną tęstinį pažeidimą, kiek jis susijęs su maršrutais EEE ir maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos, ir išnagrinėjo jų pagrįstumą.

156 Šiuo klausimu dėl pirmos dalies, susijusios su motyvų pakeitimu, reikia konstatuoti, kad atmesdamas pagrindą, grindžiamą tuo, kad Komisija padarė akivaizdžių vertinimo ir teisės klaidų, kai pripažino *Air Canada* atsakingą už vieną tęstinį pažeidimą maršrutuose EEE ir maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos, Bendrasis Teismas nepakeitė Komisijos vertinimo savuoju.

157 Iš tiesų skundžiamo sprendimo 161 ir 162 punktuose Bendrasis Teismas pažymėjo, kad ginčijamame sprendime Komisija priminė, jog tam tikromis sąlygomis įmonė gali būti pripažinta atsakinga už visą vieną tęstinį pažeidimą, net jeigu ji tiesiogiai nedalyvavo visose jį sudarančiose dalyse, ir padarė išvadą, kad buvo padarytas vienas tęstinis pažeidimas, apimantis, be kita ko, visus atitinkamus maršrutus, ir nusprendė, kad ginčijamais ryšiais buvo siekiama vienintelio atsakingų asmenų siekiamo tikslo įgyvendinant bendrą planą.

158 Skundžiamo sprendimo 162 ir 164 punktuose išanalizavęs ginčijamo sprendimo 869–902 konstatuojamąsias dalis ir 1 straipsnį, to sprendimo 165 punkte jis nusprendė, kad „[*Air Canada*] galėjo lengvai suprasti ir [pati] patikrinti, kad taip [buvo] dėl to, kad šis vežėjas ketino prisidėti prie bendro plano, kuriuo siekiama bendro antikonkurencinio tikslo, aprašyto [to sprendimo] 872–876 konstatuojamosiose dalyse, ir žinojo (įrodyta ar preziumuojama) apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, neteisėtus veiksmus, kuriuose ji tiesiogiai nedalyvavo, kad Komisija jai priskyrė atsakomybę už vieną tęstinį pažeidimą, taip pat kiek jis susijęs su maršrutais Sąjungos viduje ir tarp Sąjungos ir Šveicarijos“.

159 Be to, nurodęs tuos 161 ir 162 punktus to paties sprendimo 378 punkte Bendrasis Teismas pažymėjo, kad „Komisija [*Air Canada*] priskyrė atsakomybę už vieną tęstinį pažeidimą, taip pat, kiek jis susijęs su maršrutais EEE ir maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos, nes ji, nesvarbu, ar yra potenciali konkurentė maršrutuose EEE ir maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos, ketino prisidėti prie bendro plano, kuriuo siekiama bendro antikonkurencinio tikslo <…>, ir žinojo (įrodyta arba preziumuojama) apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, neteisėtus veiksmus, kuriuos darant ji tiesiogiai nedalyvavo“.

160 Skundžiamo sprendimo 379 punkte Bendrasis Teismas pridūrė, kad iš ginčijamo sprendimo 890 konstatuojamosios dalies negalima daryti išvados, „kad Komisija ketino priskirti [*Air Canada*] atsakomybę už vieną tęstinį pažeidimą, kiek jis susijęs su maršrutais EEE ir maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos, remdamasi savo, kaip potencialios konkurentės tuose maršrutuose, statusu“, nes „tiek iš jos formuluotės, tiek iš jos tikslo ir konteksto matyti, kad minėta konstatuojamoji dalis susijusi ne su įvairių vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, atsakomybe už vieną tęstinį pažeidimą, o su šio vieno tęstinio pažeidimo buvimu“.

161 Taigi iš Bendrojo Teismo išvadų matyti, kad priskirdama *Air Canada* atsakomybę už vieną tęstinį pažeidimą, kiek jis susijęs su maršrutais EEE ir maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos, ginčijamame sprendime Komisija rėmėsi ne neįveikiamų kliūčių *Air Canada* įeiti į atitinkamas rinkas nebuvimu, o aplinkybe, kad ši įmonė savo veiksmais prisidėjo prie visų dalyvių siektų bendrų tikslų ir tuo, kad ji netiesiogiai žinojo apie kitų vežėjų neteisėtus veiksmus.

162 Vadinasi, priešingai nei grįsdama pirmą dalį argumentuoja *Air Canada*, Bendrasis Teismas nepakeitė Komisijos motyvų savaisiais.

163 Konkrečiau kalbant apie *Air Canada* argumentus, kad skundžiamo sprendimo 366–377 punktuose Bendrasis Teismas rėmėsi jurisprudencija ir analize, kurių nebuvo ginčijamame sprendime, reikia konstatuoti, kad tuose punktuose nurodyta jurisprudencija arba buvo paminėta ginčijamo sprendimo 867 konstatuojamosios dalies 1311 išnašoje, arba *Air Canada* ją aptarė dublike. Vis dėlto, kaip priminta šio sprendimo 85 punkte, kai Bendrasis Teismas tik atsako į jam pateiktus argumentus, negalima laikyti, kad jis pakeičia ginčijamo akto rengėjo motyvus savaisiais.

164 Dėl antros dalies, grindžiamos teisės į gynybą pažeidimu, pakanka pažymėti, kad ji grindžiama klaidinga prielaida, nes, priešingai, nei teigia *Air Canada*, Bendrasis Teismas nepakeitė motyvų, remdamasis naujais argumentais, kuriuos Komisija pateikė vykstant procesui. Taigi šią dalį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

165 Dėl trečios dalies, grindžiamos motyvavimo trūkumu, nes Bendrasis Teismas nenurodė motyvų, dėl kurių jo nustatyti principai buvo taikomi šios bylos faktinėms aplinkybėms, todėl nusprendė, kad Komisija turėjo teisę pripažinti *Air Canada* atsakinga už vieną tęstinį pažeidimą, įskaitant, kiek jis susijęs su maršrutais, kurių šis vežėjas negalėjo aptarnauti, reikia konstatuoti, kad Bendrasis Teismas, kaip jau minėta šio sprendimo 159 punkte, skundžiamo sprendimo 378 punkte pažymėjo, kad priskirdama *Air Canada* atsakomybę už vieną tęstinį pažeidimą, įskaitant kiek jis susijęs su tais maršrutais, Komisija rėmėsi šios įmonės indėliu siekiant bendro antikonkurencinio tikslo ir jos žinojimu apie kitų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, neteisėtus veiksmus.

166 Taigi Bendrasis Teismas aiškiai nurodė, kad *Air Canada* atsakomybė už maršrutus, kurių ji negalėjo aptarnauti, kyla ne dėl tiesioginio šios vežėjos dalyvavimo darant pažeidimą tuose maršrutuose, o dėl jos netiesioginio dalyvavimo darant pažeidimą, nes ji žinojo apie kitus neteisėtus veiksmus, kuriuos numatė arba atliko kiti nagrinėjamo kartelio dalyviai siekdami tų pačių tikslų.

167 Taigi *Air Canada* klaidingai nurodo motyvų trūkumą.

168 Galiausiai dėl ketvirtos dalies, kuri grindžiama tuo, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai šiuo atveju nusprendė, kad konkurencijos santykių egzistavimas neturi reikšmės vertinant, ar buvo padarytas vienas tęstinis pažeidimas, nors jurisprudencija, suformuota, be kita ko, 2017 m. sausio 26 d. Sprendime *Duravit ir kt. / Komisija* (C-609/13 P, EU:C:2017:46), šiuo atveju netaikoma, nes ji susijusi tik su konkrečiais faktais ir aplinkybėmis kiekvienu atveju ir negali būti taikoma aksiomatiškai ir bendrai, reikia konstatuoti, kad *Air Canada* nepateikia jokių įrodymų, galinčių patvirtinti, kodėl ši byla skiriasi nuo bylos, kurioje priimtas tas sprendimas, kurio 124 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad dalyvaujančių įmonių konkurencinių santykių buvimas nėra antikonkurencinių veiksmų pripažinimo vienu tęstiniu pažeidimu sąlyga. Kadangi šis vertinimas nesusijęs su pažeidimo sunkumo laipsniu, *Air Canada* negali remtis tuo, kad šiuo atveju vienas tęstinis pažeidimas tariamai yra „mažiau sunkus ir labai spekuliatyvus“. Ji taip pat negali remtis tuo, kad to pažeidimo materialinė ir geografinė taikymo sritis yra platesnė nei vieno tęstinio pažeidimo, nagrinėto byloje, kurioje priimtas minėtas sprendimas.

169 Be to, kiek tai susiję su *Air Canada* teiginiu, kad, tik jeigu įmonė „aktyviai prisidėjo“ prie pažeidimo arba kad turimas įrodymas, jog įmonė vaidino „esminį vaidmenį“ darant pažeidimą, galima pripažinti jos atsakomybę už prisidėjimą prie bendro plano, kuriuo siekiama bendro tikslo, reikia priminti, kad, remiantis suformuota jurisprudencija, Komisijai pakanka įrodyti, jog atitinkama įmonė dalyvavo susitikimuose, per kuriuos buvo sudaryti antikonkurenciniai susitarimai, ir aiškiai tam nepriešTaravo, kad būtų tinkamai įrodytas šios įmonės dalyvavimas kartelyje. Jei dalyvavimas tokiuose susitikimuose įrodytas, įmonė turi pateikti duomenis, galinčius įrodyti, kad ji juose dalyvavo neturėdama antikonkurencinių ketinimų, ir patvirtinti, kad nurodė savo konkurentams, jog dalyvauja šiuose sutikimuose turėdama kitokių tikslų nei jie (2024 m. vasario 1 d. Sprendimo *Scania ir kt. / Komisija*, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 99 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

170 Iš šios jurisprudencijos matyti, kad, kai Komisija įrodo, jog atitinkama įmonė dalyvavo susitikimuose, per kuriuos buvo sudaryti antikonkurenciniai susitarimai, ir aiškiai jiems nepriešTaravo, ši institucija neprivalo įrodyti, be kita ko, kad įmonė ketino dalyvauti darant pažeidimą – būtent įmonė turi pateikti savo atsiribojimo nuo tų susitarimų, visų pirma, kaip šiuo atveju, nuo jų geografinės apimties, įrodymų (2024 m. vasario 1 d. Sprendimo *Scania ir kt. / Komisija*, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 101 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

171 Šiuo atveju skundžiamo sprendimo 382 punkte Bendrasis Teismas pažymėjo, kad, kiek tai susiję su antikonkurenciniais veiksmais dėl maršrutų EEE ir maršrutų tarp Sąjungos ir Šveicarijos, kuriuose *Air Canada* tiesiogiai nedalyvavo, jam pateiktame trečiame pagrinde ši įmonė neginčijo, kad apie tuos veiksmus žinojo, kaip to reikalaujama.

172 To sprendimo 384 punkte jis pridūrė, kad iš ginčijamo sprendimo matyti, jog *Air Canada* ketino savo veiksmais prisidėti siekiant vieno antikonkurencinio tikslo riboti vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, konkurenciją dėl papildomų mokesčių bent jau Sąjungoje, EEE ir Šveicarijoje, nes *Air Canada* „ne tik skatino tęsti vieną tęstinį pažeidimą ir pakenkė jo atskleidimui, viešai neatsiribodama nuo ryšių dėl maršrutų EEE ir tarp Sąjungos ir Šveicarijos, kuriuose ji dalyvavo, turinio arba nepranešdama apie juos kompetentingiems administraciniams subjektams, bet ir derino papildomus mokesčius ir atsisakymą mokėti komisinius maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių taip pat padėjo užtikrinti, kad ekspeditoriai negalėtų išvengti papildomų mokesčių mokėjimo maršrutuose EEE ir maršrutuose tarp Sąjungos ir Šveicarijos, naudodamiesi alternatyviais maršrutais, be kita ko, per Kanadą, taigi ir pasiekti bendrą antikonkurencinį tikslą“.

173 Konstatavęs, kad buvo įvykdytos vieno tęstinio pažeidimo priskyrimo *Air Canada* sąlygos, Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidos, kai tuo remdamasis padarė išvadą, kad Komisija pagrįstai pripažino *Air Canada* atsakinga už vieną tęstinį pažeidimą, kiek jis susijęs su maršrutais EEE ir maršrutais tarp Sąjungos ir Šveicarijos, neatsižvelgiant į galimą jos, kaip potencialios konkurentės šiuose maršrutuose, statusą.

174 Taigi ketvirta dalis yra nepagrįsta.

175 Vadinasi, šį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

176 Kadangi nė vienas iš *Air Canada* pateikto apeliacinio skundo pagrindų nebuvo patenkintas, visą šį apeliacinį skundą reikia atmesti.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

177 Pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 184 straipsnio 2 dalį, jeigu apeliacinis skundas yra nepagrįstas, bylinėjimosi išlaidų klausimą sprendžia Teisingumo Teismas.

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

179 Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas iš *Air Canada* ir ši pralaimėjo bylą, ji turi padengti ne tik savo, bet ir Komisijos nurodytas bylinėjimosi išlaidas.

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

1. **Atmesti apeliacinį skundą.**

2. **Priteisti iš *Air Canada* bylinėjimosi išlaidas.**

Parašai.