Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (piektā palāta)

2026. gada 26. februārī*

Apelācija – Konkurence – Aizliegtas vienošanās – Kravu gaisa pārvadājumu tirgus – Eiropas Komisijas lēmums, ar ko konstatēts LESD 101. panta, Līguma par Eiropas Ekonomikas zonu 53. panta un Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu 8. panta pārkāpums – Kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu cenu elementu (degvielas piemaksas, drošības piemaksas un atteikuma maksāt komisijas maksu par piemaksām) saskaņošana – Ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumi – Komisijas teritoriālā kompetence – Raksturīgās sekas – Vienots un turpināts pārkāpums – Regula (EK) Nr. 1/2003 – 25. pants – Komisijas sankciju piemērošanas pilnvaru noilgums – Pamats par noilgumu – Absolūts raksturs

Lietā C-367/22 P

par apelācijas sūdzību atbilstoši Eiropas Savienības Tiesas statūtu 56. pantam, ko 2022. gada 7. jūnijā iesniegusi

Air Canada, Sentlorensa [*Saint-Laurent*] (Kanāda), ko pārstāv *I.-Z. Prodromou-Stamoudi*, *dikigoros*, un *T. Soames*, advokāts,

apelācijas sūdzības iesniedzēja,

otra lietas dalībniece –

Eiropas Komisija, ko pārstāv *P. Caro de Sousa* un *A. Dawes*, pārstāvji, kuriem palīdz *G. Peretz*, *BL*,

atbildētāja pirmajā instancē,

TIESA (piektā palāta)

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

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

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

ņemot vērā rakstveida procesu un 2024. gada 10. aprīļa tiesas sēdi,

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

* Tiesvedības valoda – angļu.

pasludina šo spriedumu.

Spriedums

1 Ar apelācijas sūdzību *Air Canada* lūdz atcelt Eiropas Savienības Vispārējās tiesas 2022. gada 30. marta spriedumu *Air Canada*/Komisija (T-326/17, turpmāk tekstā – "pārsūdzētais spriedums", EU:T:2022:177), ar ko minētā tiesa noraidījusi *Air Canada* prasību, ar kuru galvenokārt lūgts atcelt Komisijas Lēmumu C(2017) 1742 final (2017. gada 17. marts) par procedūru saskaņā ar LESD 101. pantu, EEZ līguma 53. pantu un Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu 8. pantu (Lieta AT.39258 – Kravu gaisa pārvadājumi) (turpmāk tekstā – "strīdīgais lēmums"), ciktāl tas attiecas uz apelācijas sūdzības iesniedzēju, un atcelt vai samazināt tai ar šo lēmumu uzlikto naudas sodu.

Atbilstošās tiesību normas

EK un Šveices gaisa transporta nolīgums

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

3 Minētā nolīguma 11. pantā noteikts:

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

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

4 Padomes Regula (EK) Nr. 1/2003 (2002. gada 16. decembris) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti [LESD 101.] un [102.] pantā (OV 2003, L 1, 1. lpp.), saistībā ar šo nolīgumu kļuva piemērojama no 2007. gada 5. decembra atbilstoši Lēmumam Nr. 1/2007 par Kopienas/Šveices Apvienotās gaisa pārvadājumu komitejas izveidi saskaņā ar Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas Nolīgumu par gaisa transportu [Apvienotās Kopienas un Šveices gaisa transporta komitejas, kas izveidota ar Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas Nolīgumu par gaisa transportu, Lēmumam Nr. 1/2007] (2007. gada 5. decembris), ar ko aizstāj Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas Nolīguma par gaisa transportu pielikumu (OV 2008, L 34, 19. lpp.). No šī datuma tā aizstāja Padomes Regulu (EEK) Nr. 3975/87 (1987. gada 14. decembris) par procedūru konkurences noteikumu piemērošanai attiecībā uz uzņēmumiem gaisa transporta nozarē (OV 1987, L 374, 1. lpp.), kas EK un Šveices gaisa transporta nolīguma pielikumā bija ietverta kopš nolīguma stāšanās spēkā.

LESD

5 LESD 101. panta 1. punktā noteikts:

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

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

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

c) sadala tirgus vai piegādes avotus;

[..]."

EEZ līgums

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

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

Regula Nr. 1/2003

8 Regulas Nr. 1/2003 7. panta 1. punktā noteikts:

"Ja [Eiropas] Komisija uz sūdzības pamata vai pēc savas iniciatīvas atklāj, ka ir [LESD 101.] panta vai [102.] panta pārkāpums, tā var ar lēmumu pieprasīt attiecīgajiem uzņēmumiem vai uzņēmumu apvienībām šādas pārkāpšanas izbeigšanu. Šim nolūkam Komisija attiecībā uz uzņēmumiem var ieviest tādus uzvedības vai strukturālos aizsardzības līdzekļus, kas ir proporcionāli izdarītajam pārkāpumam un kas ir vajadzīgi, lai efektīvi izbeigtu pārkāpšanu. Strukturālos aizsardzības līdzekļus var ieviest tikai tad, ja nav vienlīdzīgi efektīva aizsardzības līdzekļa, kas attiecas uz uzvedību, vai ja jebkurš vienlīdzīgi efektīvs aizsardzības līdzeklis, kas attiecas uz uzvedību, attiecīgajam uzņēmumam būtu apgrūtinošāks nekā strukturālais aizsardzības līdzeklis. Ja Komisijai ir likumīgas intereses, tā arī var konstatēt, ka pārkāpums ir izdarīts pagātnē."

9 Šīs pašas regulas 23. panta "Soda naudas [naudas sodi]" 2. un 3. punktā paredzēts:

"2. Komisija ar lēmumu var uzlikt soda naudas [naudas sodus] uzņēmumiem un uzņēmumu apvienībām, ja tās tīši vai nolaidības dēļ:

a) pārkāpj [LESD 101.] vai [102.] pantu [..]

[..].

Attiecībā uz katru uzņēmumu un uzņēmumu apvienību, kas piedalās pārkāpumā, soda nauda [naudas sods] nepārsniedz 10 % no tās kopējā apgrozījuma iepriekšējā uzņēmējdarbības gadā.

[..]

3. Nosakot soda naudas [naudas soda] apmēru, ņem vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu."

10 Atbilstoši minētās regulas 25. pantam:

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

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

b) pieci gadi visu pārējo pārkāpumu gadījumā.

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

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

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

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

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

d) Komisijas vai dalībvalsts konkurences iestādes iebildumu paziņošanu.

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

5. Pēc katra pārtraukuma noilgums sākas no jauna. Tomēr vēlākais, kad iestājas noilgums, ir diena, kurā beidzas termiņš, kas ir divreiz ilgāks par noilguma termiņu, ja Komisija nav uzlikusi

soda naudu vai periodisko soda maksājumu. Šo termiņu pagarina par laiku, uz kuru noilguma termiņš ir pārtraukts atbilstoši 6. punktam.

6. Noilguma termiņu soda naudu vai periodisko soda maksājumu uzlikšanai pārtrauc uz laiku, kamēr Komisijas lēmumu izskata Eiropas Kopienu Tiesas procesā."

11 Minētās regulas 32. panta c) punktā bija paredzēts, ka tā neattiecas uz "gaisa pārvadājumiem starp Kopienas lidostām un trešām valstīm".

12 No 2004. gada 1. maija šī tiesību norma ir atcelta ar Regulas Nr. 411/2004 3. pantu.

Tiesvedības priekšvēsture un strīdīgais lēmums

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

14 *Air Canada* ir aviosabiedrība, kas darbojas kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu tirgū.

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

Administratīvais process

16 2005. gada 7. decembrī Komisija atbilstoši tās paziņojumam par atbrīvojumu no sodanaudas [naudas soda] un sodanaudas [tā apmēra] samazināšanu karteļu gadījumos [aizliegtu vienošanos lietās] (OV 2002, C 45, 3. lpp.) saņēma *Deutsche Lufthansa AG* un tās divu meitasuzņēmumu *Lufthansa Cargo AG* un *Swiss International Air Lines AG* iesniegtu pieteikumu par atbrīvojumu no naudas soda. Šajā pieteikumā bija ziņots par pretkonkurences saziņas gadījumiem starp vairākiem pārvadātājiem attiecībā uz kravu gaisa pārvadājumu tirgū sniegto pakalpojumu cenu veidojošiem elementiem, proti, par tā saukto "degvielas" un "drošības" piemaksu ieviešanu, kā arī par šo pārvadātāju atteikumu maksāt ekspeditoriem komisijas maksu par šīm piemaksām (turpmāk tekstā – "atteikums maksāt komisijas maksu").

17 2006. gada 14. un 15. februārī Komisija vairāku pārvadātāju telpās veica nepieteiktas pārbaudes.

18 Pēc šīm pārbaudēm vairāki pārvadātāji, tostarp *Air Canada*, iesniedza pieteikumu par atbrīvojumu no naudas soda saskaņā ar šā sprieduma 16. punktā minēto Paziņojumu par atbrīvojumu no sodanaudas [naudas soda] un sodanaudas [naudas soda] samazināšanu karteļu gadījumos [aizliegtu vienošanos lietās].

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

Sākotnējais lēmums

20 2010. gada 9. novembrī Komisija pieņēma Lēmumu C(2010) 7694, galīgā redakcija, par procedūru saskaņā ar [LESD] 101. pantu, EEZ līguma 53. pantu un Nolīguma starp Eiropas Kopienu un Šveices Konfederāciju par gaisa transportu 8. pantu (Lieta COMP/39258 – Kravu gaisa pārvadājumi) (turpmāk tekstā – "sākotnējais lēmums"). Šā lēmuma adresāts bija 21 pārvadātājs, tostarp *Air Canada*, saistībā ar kuru tomēr netika konstatēts nekāds pārkāpums attiecībā uz gaisa transportu starp lidostām Eiropas Savienībā un gaisa transportu maršrutos starp lidostām Savienībā un Šveices lidostām (turpmāk tekstā – "maršruti starp Savienību un Šveici").

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

2015. gada 16. decembra spriedumi

22 Ar 2015. gada 16. decembra spriedumu *Air Canada*/Komisija (T-9/11, EU:T:2015:994) Vispārējā tiesa atcēla sākotnējo lēmumu, ciktāl tas attiecās uz *Air Canada*. Ar divpadsmit citiem tās pašas dienas spriedumiem Vispārējā tiesa arī pilnībā vai daļēji atcēla šo lēmumu, ciktāl tas attiecās uz divpadsmit citiem pārvadātājiem vai pārvadātāju grupām.

23 Vispārējā tiesa uzskatīja, ka minētajā lēmumā trūkst pamatojuma.

Strīdīgais lēmums

24 2016. gada 20. maijā Komisija sākotnējā lēmumā minētajiem pārvadātājiem, kuri par šo lēmumu bija cēluši prasību Vispārējā tiesā, nosūtīja vēstuli, informējot par savu nodomu no jauna pieņemt lēmumu, ar kuru tiktu konstatēta to dalība vienotā un turpinātā LESD 101. panta, EEZ līguma 53. panta un EK un Šveices gaisa transporta nolīguma 8. panta pārkāpumā visos sākotnējā lēmumā minētajos maršrutos. Tiem tika dots viens mēnesis apsvērumu iesniegšanai. Visi šie pārvadātāji ir izmantojuši šo iespēju.

25 2017. gada 17. martā Komisija pieņēma strīdīgo lēmumu, kas adresēts 19 pārvadātājiem, tostarp *Air Canada*.

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

27 Šā lēmuma 4. iedaļā "Faktu apraksts" Komisija tostarp norādīja, ka izmeklēšanā tika atklāta pasaules mēroga aizliegta vienošanās, kuras pamatā bija ilgstošā laikposmā uzturētas divpusējas un daudzpusējas saziņas tīkls starp konkurentiem attiecībā uz rīcību, ko tie bija nolēmuši, paredzējuši vai plānojuši īstenot saistībā ar dažādiem iepriekšējā punktā minētajiem kravu pārvadājumu pakalpojumu cenas elementiem. Tā uzsvēra, ka šā saziņas tīkla kopējais mērķis bija saskaņot konkurentu rīcību attiecībā uz cenu noteikšanu vai mazināt nenoteiktību attiecībā uz to

cenu politiku. Turpinājumā Komisija aprakstīja saziņu par attiecīgi degvielas piemaksu, drošības piemaksu un atteikumu maksāt komisijas maksu un izvērtēja faktiskos pierādījumus, kas attiecas, pirmkārt, uz strīdīgo aizliegto vienošanos kopumā un, otrkārt, uz katru minētā lēmuma adresātu.

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

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

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

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

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

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

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

35 Otrkārt, strīdīgā lēmuma 869. apsvērumā Komisija norādīja, ka "aplūkojamā rīcība ir [LESD] 101. panta vienots un turpināts pārkāpums", 870.–902. apsvērumā precizējot, ka attiecīgajām darbībām bija vienots pretkonkurences mērķis traucēt konkurencei kravu pārvadājumu nozarē EEZ teritorijā, ka tās attiecās uz kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu un to cenu noteikšanu, kā arī uz vieniem un tiem pašiem uzņēmumiem, ka tām bija vienots un turpināts raksturs un ka tās attiecās uz trim sastāvdaļām, proti, degvielas piemaksu, drošības piemaksu un atteikumu maksāt komisijas maksu.

36 Šajā ziņā šā lēmuma 882. apsvērumā Komisija norādīja, ka *Air Canada* bija iesaistīta divās no trim vienotā pārkāpuma sastāvdaļām, proti, ar degvielas piemaksu un drošības piemaksu saistītajās sastāvdaļās. Šajā pašā apsvērumā tā piebilda, ka *Air Canada*, ņemot vērā šo iesaistīšanos, tomēr "saprātīgi varēja paredzēt informācijas apmaiņu" starp pusēm par komisijas maksas par piemaksām samaksu un bija gatava uzņemties ar to saistīto risku, un ka bija arī pierādījumi, ka tā zināja par diskusijām saistībā ar komisijas maksu par piemaksām samaksu.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

41 Šā lēmuma 1169. apsvērumā Komisija norādīja, ka attiecībā uz *Air Canada* pārkāpums ildzis no 2000. gada 21. septembra līdz 2006. gada 14. februārim.

42 Strīdīgā lēmuma 8. iedaļā Komisija, atsaucoties uz Pamatnostādnēm naudas soda aprēķināšanai, izvērtēja veicamos korektīvos pasākumus un uzliekamos naudas sodus, piemērojot Regulas Nr. 1/2003 (EK) 23. panta 2. punkta a) apakšpunktu (OV 2006, C 210, 2. lpp.).

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

"1. pants

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

1) Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu attiecībā uz [EEZ iekšējiem maršrutiem] šādos laikposmos:
   a) *Air Canada* – no 2000. gada 21. septembra līdz 2006. gada 14. februārim;

   [..].

2) Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši [LESD] 101. pantu attiecībā uz [maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm] šādos laikposmos:
   a) *Air Canada* – no 2004. gada 1. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

   [..].

3) Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši EEZ līguma 53. pantu attiecībā uz [maršrutiem starp EEZ, izņemot Savienību, un trešām valstīm] šādos laikposmos:
   a) *Air Canada* – no 2005. gada 19. maija līdz 2006. gada 14. februārim;

   [..].

4) Šādi uzņēmumi ir pārkāpuši [EK un Šveices nolīguma par gaisa transportu] 8. pantu attiecībā uz [maršrutiem starp Savienību un Šveici] šādos laikposmos:
   a) *Air Canada* – no 2002. gada 1. jūnija līdz 2006. gada 14. februārim;

[..].

3. pants

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

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

[..].

4. pants

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

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

Tiesvedība Vispārējā tiesā un pārsūdzētais spriedums

44 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2017. gada 29. maijā, *Air Canada* cēla prasību atcelt strīdīgo lēmumu, ciktāl tas attiecas uz šo sabiedrību, un – pakārtoti – atcelt uzlikto naudas sodu vai samazināt tā apmēru.

45 Prasības pamatojumam *Air Canada* izvirzīja piecus atcelšanas pamatus.

46 Trešais no šiem pamatiem attiecās uz acīmredzamām kļūdām vērtējumā un tiesību kļūdām, saucot pie atbildības *Air Canada* par vienotu un turpinātu pārkāpumu, ciktāl tas attiecas uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici. Ceturtais pamats attiecās uz Komisijas kompetences neesību konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu un sodīt par to attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem, kā arī maršrutiem starp Savienību un trešām valstīm pirms 2004. gada 1. maija un maršrutiem starp EEZ, izņemot Savienību, un trešām valstīm pirms 2005. gada 19. maija.

47 Ar pārsūdzēto spriedumu Vispārējā tiesa, apmierinādama piektā pamata otro daļu par to, ka Komisija ar ticamiem pierādījumiem nav pierādījusi apelācijas sūdzības iesniedzējai pārmestos faktus, atcēla strīdīgā lēmuma 1. panta 1. punkta a) apakšpunktu, 2. punkta a) apakšpunktu, 3. punkta a) apakšpunktu un 4. punkta a) apakšpunktu, ciktāl tajā ir konstatēta *Air Canada* dalība vienotā un turpinātā pārkāpuma sastāvdaļā, kas saistīta ar atteikumu maksāt komisijas maksas, un šā lēmuma 3. panta a) punktā *Air Canada* uzlikto naudas sodu noteica 17 952 000 EUR. Visbeidzot – pārējā daļā tā apelācijas sūdzību noraidīja.

Lietas dalībnieku prasījumi apelācijas tiesvedībā

48 Apelācijas sūdzības iesniedzējas prasījumi Tiesai ir šādi:

– atcelt pārsūdzēto spriedumu;

– atcelt strīdīgo lēmumu vai – pakārtoti – vai nu tā 1. panta 1. punkta a) apakšpunktu, 1. panta 2. punkta a) apakšpunktu, 1. panta 3. punkta a) apakšpunktu vai 1. panta 4. punkta a) apakšpunktu, vai šīs tiesību normas kopā;

– atcelt šā lēmuma 3. pantu vai – pakārtoti – būtiski samazināt naudas soda apmēru;

– pakārtoti – nodot lietu atpakaļ Vispārējai tiesai, un

– piespriest Komisijai atlīdzināt apelācijas sūdzības iesniedzējas tiesāšanās izdevumus Tiesā un atlikušās divas trešdaļas tiesāšanās izdevumu saistībā ar tiesvedību Vispārējā tiesā.

49 Komisija lūdz Tiesu noraidīt apelācijas sūdzību un piespriest *Air Canada* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

Par apelācijas sūdzību

50 Apelācijas sūdzības pamatojumam *Air Canada* izvirza trīs pamatus. Pirmais pamats attiecas uz tiesību kļūdām, izvērtējot Komisijas kompetenci konstatēt pārkāpumu ienākošajos maršrutos un sodīt par to. Otrais pamats būtībā attiecas uz tiesību kļūdu, izvērtējot *Air Canada* atbildību par pārkāpumu, kas izdarīts EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici. Trešais pamats attiecas uz to, ka pēc savas ierosmes nav ticis norādīts noilgums attiecībā uz *Air Canada* rīcību šajos pašos maršrutos.

51 Vispirms jāizvērtē pirmais pamats, pēc tam trešais un visbeidzot otrais pamats.

Par pirmo pamatu, kas attiecas uz Komisijas kompetenci ienākošajos maršrutos

52 Pirmajam pamatam ir divas daļas; otrā no tām ir sadalīta septiņos iebildumos. Šī pamata pirmajā daļā un otrās daļas pirmajā iebildumā ir apgalvots, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi kļūdu, Komisijas kompetences noteikšanai izmantodama vienīgi pretkonkurences darbību Savienībā raksturīgo seku kritēriju (turpmāk tekstā – "raksturīgo seku kritērijs"). Otrās daļas otrais līdz piektais iebildums attiecas uz tiesību kļūdām, nosakot šī kritērija piemērošanas nosacījumus. Minētās otrās daļas sestais un septītais iebildums attiecas uz jēdziena "vienots un turpināts pārkāpums" izmantošanu.

Par pirmo daļu un otrās daļas pirmo iebildumu, kas attiecas uz to, ka, lai noteiktu Komisijas kompetenci, ir kļūdaini izmantots tikai raksturīgo seku kritērijs

– *Lietas dalībnieku argumenti*

53 Ar pirmā pamata pirmo daļu *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, atteikdamās pārbaudīt pretkonkurences darbību īstenošanas vietas kritērija (turpmāk tekstā – "īstenošanas kritērijs") piemērošanu ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem, uzskatot, ka "raksturīgo seku kritērijs ir nostiprināts LESD 101. panta formulējumā" un ka rīcība, kas ietver cenu saskaņošanu ārpus Savienības, ietilpst LESD 101. panta 1. punkta piemērošanas jomā, pamatojoties vienīgi uz raksturīgo seku kritēriju, bez nepieciešamības noteikt, vai šādas rīcības mērķis vai sekas bija konkurences ierobežošana vai izkropļošana iekšējā tirgū.

54 *Air Canada* uzskata, ka raksturīgo seku kritērijs, kas ietilpst starptautiskajās publiskajās tiesībās, nevar aizstāt pretkonkurences seku vērtējumu "iekšējā tirgū", kas esot piemērojams, ņemot vērā LESD 101. panta 1. punkta formulējumu. Šis kritērijs esot papildu prasība, kas starptautiskajās publiskajās tiesībās kļūst nozīmīga tikai tad, ja ir izpildītas LESD 101. panta 1. punkta prasības.

55 Ar pirmā pamata otrās daļas pirmo iebildumu, kas attiecas uz pārsūdzētā sprieduma 225.–279. punktu, *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir kļūdaini piemērojusi judikatūru par tādu konkurences seku vērtējumu, kas izriet no pārkāpuma mērķa dēļ.

56 Pirmkārt, Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu, uzskatīdama, ka raksturīgo seku kritērijs pārkāpuma mērķa dēļ gadījumā neprasa pierādīt konkrētas pretkonkurences sekas, un tādējādi atbrīvodama Komisiju no pienākuma izvērtēt attiecīgās rīcības pretkonkurences sekas, ņemot vērā tās pretkonkurences priekšmetu.

57 Otrkārt, Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu, uzskatot, ka ārpus EEZ īstenotā un īstenotā rīcība attiecībā uz ārpus EEZ pārdotajiem pakalpojumiem bija pietiekami kaitīga konkurencei iekšējā tirgū, lai to varētu uzskatīt par konkurences ierobežojumu mērķa dēļ, pienācīgi neizvērtējot visus atbilstošos apstākļus, tostarp šīs rīcības ietekmi uz konkurenci EEZ. Taču no Tiesas judikatūras izrietot, ka aizliegums eksportēt uz Savienību no trešajām valstīm nav konkurences ierobežojums mērķa dēļ, savukārt tāds pats eksporta aizliegums starp dalībvalstīm ir konkurences ierobežojums mērķa dēļ.

58 Komisija apstrīd šo argumentāciju.

– *Tiesas vērtējums*

59 Pirmām kārtām, lai atbildētu uz argumentāciju, ar kuru *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, atsakoties izvērtēt īstenošanas kritēriju, jāatgādina, ka 2017. gada 6. septembra sprieduma *Intel*/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632) 46. punktā Tiesa, izskatīdama pamatu, ar kuru Vispārējai tiesai tika pārmests, ka tā ir nospriedusi, ka Komisijas kompetence konstatēt rīcību, kas īstenota ārpus Savienības, un sodīt par to, pamatojoties uz starptautisko publisko tiesību normām, var tikt noteikta, vai nu ņemot vērā īstenošanas kritēriju, vai arī ņemot vērā raksturīgo seku kritēriju, nosprieda, ka raksturīgo seku kritērijs pats par sevi var būt pamats Komisijas kompetencei.

60 Tiesa šādi nosprieda pēc tam, kad tā minētā sprieduma 42. un 45. punktā bija atgādinājusi, pirmkārt, ka LESD 101. un 102. pantā ietvertās Savienības konkurences tiesību normas ir vērstas uz to, lai aptvertu uzņēmumu kolektīvu un vienpusēju rīcību, kas ierobežo konkurenci iekšējā tirgū, un, otrkārt, ka īstenošanas kritērijam un raksturīgo seku kritērijam ir viens un tas pats mērķis, proti, aptvert rīcību, kura, protams, nav veikta Savienības teritorijā, bet kuras pretkonkurences sekas var būt jūtamas Savienības tirgū.

61 No tā izriet, ka īstenošanas kritērijam un raksturīgo seku kritērijam ir alternatīvs raksturs un ka tikai viens no šiem kritērijiem pats par sevi ir pietiekams, lai, balstoties uz starptautisko publisko tiesību normām, pamatotu Komisijas kompetenci attiecībā uz rīcību ārpus Savienības. Tā kā Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 291. punktā uzskatīja, ka Komisijai bija pamats uzskatīt, ka raksturīgo seku kritērijs ir izpildīts, *Air Canada* arguments, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, atsakoties izvērtēt īstenošanas kritēriju, jānoraida kā nepamatots.

62 Otrām kārtām, jāizvērtē *Air Canada* izvirzītais arguments, saskaņā ar kuru Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu, atbrīvojot Komisiju no pienākuma izvērtēt attiecīgās rīcības sekas, ņemot vērā tās pretkonkurences mērķi.

63 Šajā gadījumā jānorāda, ka Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 232. punktā ir minējusi, ka tādas rīcības gadījumā, kuru Komisija, kā tas ir šajā lietā, uzskata par tik kaitīgu konkurencei iekšējā tirgū vai EEZ teritorijā, ka to var kvalificēt par konkurences ierobežojumu "mērķa dēļ" LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta izpratnē, raksturīgo seku kritērija piemērošanai nevar būt nepieciešams pierādīt konkrētas sekas, kas vajadzīgas rīcības kvalificēšanai par konkurences ierobežojumu "seku dēļ" šo tiesību normu izpratnē.

64 Līdzīgi minētā sprieduma 236. punktā Vispārējā tiesa ir norādījusi, ka raksturīgo seku kritērija interpretācija, proti, ka tas prasītu pierādīt strīdīgās rīcības konkrētās sekas pat tad, ja runa ir par konkurences ierobežojumu "mērķa dēļ", nozīmētu, ka Komisijas kompetence konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu un sodīt par to tiktu pakļauta nosacījumam, kuram nav pamata minēto normu formulējumā.

65 Minētā sprieduma 237. punktā Vispārējā tiesa no tā ir secinājusi, ka *Air Canada*, pirmkārt, nebija pamata pārmest Komisijai, ka tā esot pieļāvusi kļūdu, uzskatīdama, ka raksturīgo seku kritērijs ir izpildīts, lai gan strīdīgā lēmuma 917., 1190. un 1277. apsvērumā Komisija bija norādījusi, ka tai nav pienākuma izvērtēt strīdīgās rīcības pretkonkurences sekas, ņemot vērā tās pretkonkurences mērķi, un, otrkārt, no šiem apsvērumiem nevarēja arī secināt, ka Komisija, lai piemērotu šo kritēriju, nav veikusi nekādu analīzi par minētās rīcības radītajām sekām iekšējā tirgū vai EEZ teritorijā.

66 Tomēr, kā jau norāda pārsūdzētā sprieduma 237. punktā otrām kārtām izklāstītais pamatojums, no šiem *Air Canada* apstrīdētajiem punktiem nevar secināt, ka, lai konstatētu, ka raksturīgo seku kritērijs šajā lietā ir izpildīts, Vispārējā tiesa uzskatīja, ka pietiek ar to, ka strīdīgo aizliegto vienošanos var kvalificēt par konkurences ierobežojumu mērķa dēļ.

67 Proti, no pārsūdzētā sprieduma 228.–244. punkta kopumā izriet, ka minētajos apstrīdētajos punktos Vispārējā tiesa ir vienīgi noraidījusi argumentāciju, ko tai bija iesniegusi *Air Canada* un kas īsumā izklāstīta pārsūdzētā sprieduma 216. punkta beigās. Tādējādi šajos punktos Vispārējā tiesa izklāstīja iemeslus, kuru dēļ par kļūdainu atzīstams *Air Canada* apgalvojums – tas, ka strīdīgā lēmuma pamatojumā, kas 917. apsvēruma gadījumā attiecas uz aplūkojamā konkurences ierobežojuma kvalifikāciju un 1190. un 1277. apsvēruma gadījumā – uz naudas soda aprēķināšanu, Komisija norādīja, ka nav jāpierāda reālas pretkonkurences sekas, ņemot vērā, ka ir pierādīts pārmesto rīcību pretkonkurences mērķis, nozīmēja, ka Komisija šī pretkonkurences mērķa dēļ nav izvērtējusi, vai šīs rīcības ir radījušas raksturīgās sekas, kas nepieciešamas, lai noteiktu tās kompetenci piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem.

68 Pirmkārt, būtībā atbildot, ka raksturīgo seku kritērijs, kas tiek izmantots, lai pamatotu Komisijas eksteritoriālo kompetenci, atšķiras no jautājuma, vai strīdīgā aizliegtā vienošanās var tikt kvalificēta kā konkurences ierobežojums LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta izpratnē, Vispārējā tiesa nav pieļāvusi tiesību kļūdu. Arī ģenerāladvokāts secinājumu 42. punktā norādījis, ka raksturīgo seku kritērijs, kas var būt pamats atbilstoši starptautiskajām publiskajām tiesībām Komisijas kompetencei eksteritoriāli piemērot Savienības un EEZ konkurences tiesību normas,

nesakrīt ar materiāltiesisku kritēriju par konkurences ierobežojumu mērķa dēļ vai seku dēļ Savienības vai EEZ iekšējā tirgū, kuram ir pakļauta Komisijas kompetence konstatēt šo konkurences tiesību normu pārkāpumu un sodīt par to saskaņā ar Savienības tiesībām.

69 Otrkārt, Vispārējās tiesas analīze, kuras mērķis bija noteikt, vai Komisija pareizi uzskatījusi, ka raksturīgo seku kritērijs šajā lietā ir izpildīts, izklāstīta pārsūdzētā sprieduma 245.–279. punktā attiecībā uz saskaņošanu saistībā ar ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem, aplūkojot to atsevišķi, un 280.–291. punktā attiecībā uz vienoto un turpināto pārkāpumu kopumā.

70 Šajos apstākļos *Air Canada* kļūdaini izprot pārsūdzēto spriedumu, apgalvodama, ka Vispārējā tiesa ir uzskatījusi, ka, lai, pamatojoties uz raksturīgo seku kritēriju, noteiktu Komisijas kompetenci piemērot LESD 101. pantu un EEZ līguma 53. pantu rīcībai, kas īstenota ārpus EEZ teritorijas, ir iespējams neveikt šādu seku pierādīšanu, ja šī rīcība var tikt kvalificēta par konkurences ierobežojumu mērķa dēļ. Tādēļ šā sprieduma 56. punktā izklāstītā argumentācija jānoraida kā nepamatota.

71 Trešām kārtām, no pārsūdzētā sprieduma kļūdainas interpretācijas izriet arī argumentācija, saskaņā ar kuru Vispārējā tiesa būtisko konkurences ierobežojuma mērķa dēļ vai seku dēļ Savienības vai EEZ iekšējā tirgū kritēriju esot aizstājusi ar starptautisko publisko tiesību raksturīgo seku kritēriju.

72 Proti, no šā sprieduma 68. punktā minētā Vispārējās tiesas vērtējuma nepārprotami izriet, ka tā, pirmkārt, ir konstatējusi, ka Komisijas kompetence attiecībā uz starptautiskajām publiskajām tiesībām ir noteikta, pamatojoties uz raksturīgo seku kritēriju, un, otrkārt, ir norādījusi, ka pastāv konkurences ierobežojums "mērķa dēļ", kas pamato Komisijas kompetenci saskaņā ar Savienības tiesībām konstatēt konkurences tiesību normu pārkāpumu un sodīt par to. Tātad pretēji tam, ko apgalvo *Air Canada*, Vispārējā tiesa nekādi nav uzskatījusi, ka raksturīgo seku esības pierādīšana atbrīvoja Komisiju no pienākuma sniegt pierādījumus, ka ir izpildīts LESD 101. panta 1. punktā paredzētais nosacījums par konkurences ierobežojuma mērķa vai seku dēļ esību.

73 Ceturtām kārtām, ciktāl *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, uzskatīdama, ka strīdīgā rīcība bija pietiekami kaitīga konkurencei iekšējā tirgū, lai to varētu uzskatīt par konkurences ierobežojumu mērķa dēļ, jāatgādina, ka Tiesas kompetencē, izskatot apelācijas sūdzību, ir tikai izvērtēt tiesisko risinājumu, kas sniegts attiecībā uz pirmajā instancē apspriestajiem pamatiem un argumentiem. Tātad lietas dalībnieks nevar Tiesā pirmo reizi izvirzīt pamatu, kuru tas nav izvirzījis Vispārējā tiesā, jo tādējādi tam tiktu ļauts Tiesā, kuras kompetence apelācijas tiesvedībā ir ierobežota, vērsties ar plašāku strīdu nekā Vispārējā tiesā izskatītais. Tiesas kompetence apelācijas sūdzības izskatīšanā attiecas vienīgi uz juridiskā risinājuma izvērtēšanu, kas sniegts saistībā ar pamatiem un argumentiem, kurus izskatījuši pirmie tiesneši (spriedumi, 2010. gada 14. oktobris, *Deutsche Telekom*/Komisija, C-280/08 P, EU:C:2010:603, 34. punkts, un 2023. gada 2. februāris, Spānija u.c./Komisija, C-649/20 P, C-658/20 P un C-662/20 P, EU:C:2023:60, 29. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

74 Šajā gadījumā *Air Canada* Vispārējā tiesā nav formulējusi nevienu pamatu vai argumentu, kura mērķis būtu apstrīdēt kvalifikāciju par ierobežojumu mērķa dēļ, ko Komisija izmantojusi strīdīgajā lēmumā. Tātad *Air Canada* iebildums par to, ka strīdīgā rīcība ir kvalificēta par "konkurences ierobežojumu mērķa dēļ", jānoraida kā nepieņemams.

75 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, pirmā daļa un otrās daļas pirmais iebildums jānoraida kā daļēji nepieņemami un daļēji nepamatoti.

Par otrās daļas otro līdz piekto iebildumu, kas attiecas uz tiesību kļūdām, nosakot raksturīgo seku kritērija piemērošanas nosacījumus

– *Lietas dalībnieku argumenti*

76 Ar otrās daļas otro iebildumu *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, uzskatīdama, ka Komisija ir juridiski pietiekami pierādījusi, ka ir izpildīti nosacījumi raksturīgo seku kritērija piemērošanai, lai gan Komisija šim jautājumam esot veltījusi tikai vienu apsvērumu, proti, 1045. apsvērumu, un ka tā patiesībā neesot veikusi nekādu analīzi par paredzamām, nepastarpinātām un būtiskām sekām iekšējā tirgū. Lai to izdarītu, Vispārējai tiesai turklāt esot bijis jābalstās uz citiem strīdīgā lēmuma apsvērumiem, kurus tā esot patvaļīgi izvēlējusies, lai gan Komisijas norādītās sekas esot tikai hipotētiskas, spekulatīvas vai vismaz nepamatotas.

77 Ar šīs daļas trešo iebildumu *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir apvērsusi Komisijai uzlikto pienākumu pierādīt raksturīgās sekas, kļūdaini pamatojoties uz nepamatotu pieņēmumu par nepastarpinātām, būtiskām, tiešām un paredzamām sekām.

78 *Air Canada* it īpaši pārmet Vispārējai tiesai, pirmkārt, ka tā pārsūdzētā sprieduma 237. punktā ir norādījusi, ka tai ir jāpierāda, ka Komisija nav analizējusi strīdīgās rīcības pretkonkurences sekas, otrkārt, ka *Air Canada* pārsūdzētā sprieduma 255. punktā ir uzskatījusi, ka tā "nesniedz nevienu pierādījumu, kas pierādītu, ka šajā gadījumā apstākļi nebija piemēroti tam, lai papildu izmaksas, kas izrietēja no vienotā un turpinātā pārkāpuma ienākošajos maršrutos, pārnestu tālāk – uz nosūtītājiem", un, treškārt, minētā sprieduma 277. punktā ir norādījusi, ka tā "nepierāda un pat neapgalvo, ka paredzamā papildu izmaksu pārnešana uz nosūtītājiem EEZ teritorijā būtu prettiesiska vai nesaderīga ar tirgus normālu darbību".

79 Ar minētās daļas ceturto iebildumu *Air Canada* pārmet Vispārējai tiesai, ka tā ir aizstājusi pamatojumu, 55 pārsūdzētā sprieduma punktus veltot strīdīgā lēmuma 1045. apsvēruma tiesiskuma vērtējumam, kas esot vienīgais šā lēmuma apsvērums, kurā ir analizēts raksturīgo seku kritērijs.

80 Ar šīs pašas daļas piekto iebildumu *Air Canada* pārmet Vispārējai tiesai, ka tā ir pieļāvusi tiesību kļūdu un pārkāpusi tās tiesības uz aizstāvību, strīdīgā lēmuma tiesiskumu izvērtēdama, pamatojoties uz argumentiem, interpretāciju un analīzi, kas pirmo reizi izklāstīti prasības atcelt šo lēmumu laikā. *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējās tiesas sniegtā argumentācija un interpretācija minētajā lēmumā nebija ietverta un ka līdz ar to administratīvajā procesā tai nekad nav dota iespēja darīt zināmu savu viedokli.

81 Komisija lūdz šos iebildumus noraidīt.

– *Tiesas vērtējums*

82 Pirmām kārtām, jākonstatē, ka otrās daļas otrais un ceturtais iebildums, ar kuriem *Air Canada* pārmet Vispārējai tiesai, ka tā ir pieļāvusi tiesību kļūdu, uzskatīdama, ka Komisija ir pierādījusi, ka nosacījumi raksturīgo seku kritērija piemērošanai ir izpildīti, lai gan šim jautājumam esot veltīts tikai strīdīgā lēmuma 1045. apsvērums, un tātad pārsūdzētajā spriedumā Komisijas vērtējumu par raksturīgajām sekām ir aizstājusi ar savējo, nav nodalāmi. Tāpēc tie ir jāizskata kopā.

83 Ir taisnība, ka no judikatūras izriet, ka LESD 263. pantā paredzētās tiesiskuma kontroles tvērums attiecas uz visiem elementiem Komisijas lēmumos par LESD 101. un 102. panta piemērošanas procedūru, attiecībā uz kuriem Vispārējā tiesa nodrošina gan tiesību, gan faktu ziņā padziļinātu kontroli – prasītāja izvirzīto pamatu gaismā un ņemot vērā visus prasītāja izvirzītos elementus kopā. Tomēr šajā kontrolē Savienības tiesas nekādā gadījumā nevar aizstāt aplūkojamā tiesību akta autora pamatojumu ar savējo (spriedums, 2024. gada 4. jūlijs, *Westfälische Drahtindustrie* un *Pampus Industriebeteiligungen*/Komisija, C-70/23 P, EU:C:2024:580, 38. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

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

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

86 Šajā gadījumā no Vispārējās tiesas konstatējumiem pārsūdzētā sprieduma 45. un 222. punktā izriet, ka pirmais iemesls, uz kuru Komisija ir balstījusies strīdīgā lēmuma 1045. apsvērumā, lai uzskatītu, ka raksturīgo seku kritērijs šajā lietā ir izpildīts, izriet no tā, ka "uz EEZ veikto gaisa pārvadājumu izmaksu palielināšanās un tātad augstākas importēto preču cenas pēc būtības var ietekmēt patērētājus EEZ teritorijā", un uz kuru Vispārējā tiesa atsaucās kā uz "attiecīgajām sekām" (turpmāk tekstā – "ietekme uz importēto preču cenām"), par ko *Air Canada* apgalvoja, ka tā nav viena no strīdīgās rīcības radītajām ietekmēm, ko Komisija varēja ņemt vērā, piemērojot raksturīgo seku kritēriju.

87 Attiecībā uz pārsūdzētajā spriedumā norādītajiem elementiem, lai pierādītu ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu saskaņošanas seku nozīmīgumu, no minētā sprieduma 241. punkta izriet, ka Vispārējā tiesa ir balstījusies uz strīdīgā lēmuma 14., 17. un 70. apsvērumu, kā arī uz lietas dalībnieku atbildēm uz procesa organizatoriskajiem pasākumiem, kurus tā bija veikusi, lai tostarp precizētu ekspeditoru lomu attiecībā uz ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem.

88 Turklāt pārsūdzētā sprieduma 248.–251. punktā, 254. un 257. punktā Vispārējā tiesa atsaucās uz strīdīgā lēmuma 14., 17., 70., 846., 874., 879., 899., 909., 1031., 1199. un 1208. apsvērumu, kuros Komisija aprakstījusi strīdīgās rīcības raksturu, ko tā kvalificēja kā horizontālu cenu noteikšanu saistībā ar degvielas piemaksu, drošības piemaksu un atteikumu maksāt komisijas maksas.

89 Tātad, pamatojoties uz strīdīgā lēmuma apsvērumu kopumu, kas veltīti attiecīgās rīcības raksturam, kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas un cenu noteikšanas iezīmēm, ekspeditoru lomai, kā arī piemaksu palielināšanas ietekmei uz kravu pārvadājumu pakalpojumu izmaksām un līdz ar to uz importēto preču izmaksām, Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 292. punktā nosprieda, ka Komisija ir pietiekami pierādījusi, ka bija paredzams, ka strīdīgā rīcība radīs būtiskas un nepastarpinātas sekas EEZ.

90 Taču, pirmkārt, ciktāl *Air Canada* apgalvo, ka Komisija strīdīgajā lēmumā nav pierādījusi, ka attiecīgā rīcība varēja radīt paredzamas, nepastarpinātas un būtiskas sekas iekšējā tirgū, un ir balstījusies uz vienkāršu pieņēmumu par sekām, kas "var" rasties, jānorāda, ka šī argumentācija ir

vērsta nevis pret pārsūdzēto spriedumu, bet gan pret strīdīgo lēmumu, un ka līdz ar to tā ir jānoraida kā nepieņemama (pēc analoģijas skat. spriedumu, 2023. gada 29. jūnijs, *TUIfly* /Komisija, C-763/21 P, EU:C:2023:528, 53. punkts un tajā minētā judikatūra).

91 Turklāt, ciktāl *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa strīdīgajā lēmumā ir izvēlējusies dažādus atsevišķus apsvērumus, kurus tā esot sagrupējusi, lai tos izklāstītu kā daļu no loģiskas argumentācijas, kuru tā esot mākslīgi rekonstruējusi, jānorāda, ka Vispārējai tiesai nevar pārmest, ka tā šo lēmumu ir interpretējusi kopumā un balstījusies uz apsvērumiem, kurus tā uzskatīja par atbilstošiem, lai novērtētu šā sprieduma 89. punktā atgādinātā Komisijas secinājuma pamatotību. Katrā ziņā *Air Canada* neapgalvo, ka šī Vispārējās tiesas veiktā interpretācija esot sagrozījusi minēto lēmumu.

92 Šādos apstākļos kā daļēji nepieņemams un daļēji nepamatots jānoraida arguments, ar kuru *Air Canada* pārmet Vispārējai tiesai, ka tā ir pieļāvusi tiesību kļūdu, neņemdama vērā faktu, ka strīdīgajā lēmumā neesot ietverta nekāda raksturīgo seku analīze un tas esot balstīts vienīgi uz spekulatīvām un hipotētiskām sekām.

93 Otrkārt, kā izriet no pārsūdzētā sprieduma 222. un 238. punkta, strīdīgā lēmuma 1045. apsvēruma pirmajā teikumā – kaut arī kodolīgi – bija ietverti elementi, kas Vispārējai tiesai ļāva pārbaudīt, vai Komisija savu eksteritoriālo kompetenci ir noteikusi, ievērojot raksturīgo seku kritēriju. Proti, tieši šie apstākļi, aplūkojot tos kopsakarā ar citiem atbilstošajiem strīdīgā lēmuma apsvērumiem, kas minēti pārsūdzētā sprieduma 241., 248.–251., 254., 257., 265.–267., 270. un 271. punktā, ļāva Vispārējai tiesai pārliecināties, ka Komisija patiešām bija pierādījusi šādu seku esību.

94 Turklāt no pārsūdzētā sprieduma 228.–279. punkta izriet, ka šajos punktos Vispārējā tiesa vienīgi atbildēja uz argumentāciju, ko tai bija sniegusi *Air Canada*, un izskaidroja strīdīgā lēmuma pamatojumu, konkrētāk izsecinot dažas norādes no šajā lēmumā ietvertajiem elementiem.

95 Tātad, ņemot vērā šā sprieduma 83. punktā atgādināto judikatūru, nav pierādīta pamatojuma aizstāšana, kas apgalvota saistībā ar minēto 228.–279. punktu.

96 Otrām kārtām, attiecībā uz *Air Canada* argumentu par pierādīšanas pienākuma apvēršanu no pastāvīgās judikatūras izriet, ka Komisijai jāsniedz pierādījumi, ar kuriem juridiski pietiekami var pierādīt konkurences tiesību pārkāpumu veidojošo faktu esību. Savukārt uzņēmumam, kas izvirza pamatu aizstāvībai pret šāda pārkāpuma konstatējumu, jāsniedz pierādījumi, ka šis aizstāvības pamats būtu jāapmierina. Tomēr, pat ja pierādīšanas pienākums saskaņā ar šiem principiem ir vai nu Komisijai, vai arī attiecīgajam uzņēmumam, viena lietas dalībnieka norādītie faktiskie apstākļi var likt otram lietas dalībniekam sniegt skaidrojumu vai pamatojumu un gadījumā, ja tas netiek izdarīts, var secināt, ka noteikumi par pierādīšanas pienākumu ir izpildīti (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2023. gada 21. decembris, *Royal Antwerp Football Club*, C-680/21, EU:C:2023:1010, 120. punkts un tajā minētā judikatūra).

97 Šī judikatūra, kas balstīta uz vispārējiem pierādījumu iegūšanas noteikumiem, ir attiecināma uz situāciju, kurā Komisijai jākonstatē sava teritoriālā kompetence attiecībā uz rīcību, kuras izcelsme ir ārpus Savienības vai EEZ teritorijas.

98 Kā apgalvo *Air Canada*, Komisijai tātad ir jāpierāda, ka raksturīgo seku kritērijs ir izpildīts, un līdz ar to jāpierāda arī, ka attiecīgajām darbībām ir paredzamas, nepastarpinātas un būtiskas sekas Savienībā vai, kā tas ir šajā gadījumā, EEZ. Tomēr Vispārējā tiesa nav pārkāpusi šo noteikumu par pierādīšanas pienākuma pāreju.

99 No vienas puses, attiecībā uz *Air Canada* kritiku par pārsūdzētā sprieduma 237. punktu jānorāda, ka šajā punktā Vispārējā tiesa ir vienīgi noraidījusi argumentāciju, saskaņā ar kuru no tā, ka Komisija nav izvērtējusi strīdīgās aizliegtās vienošanās pretkonkurences sekas tās pretkonkurences mērķa dēļ, bija jāsecina, ka Komisija nav analizējusi šīs aizliegtās vienošanās sekas raksturīgo seku kritērija piemērošanai.

100 No otras puses, jānorāda, ka Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 255. punktā nav apvērsusi pierādīšanas pienākumu. Minētā sprieduma 253. un 254. punktā, kā arī 256.–261. punktā izvērtējusi, vai Komisija ir pietiekami pierādījusi ietekmes uz importēto preču cenām paredzamību, Vispārējā tiesa sniedza apstiprinošu atbildi uz šo jautājumu, minētā sprieduma 258. punktā norādot, ka importēto preču cenu paaugstināšanās ir paredzama ietekme uz pārvadātājiem. Tāpat no pārsūdzētā sprieduma 273.–278. punkta izriet, ka Vispārējā tiesa, izvērtējusi ekspeditoru iesaistīšanās ietekmi uz cēloņsakarību starp strīdīgo aizliegto vienošanos un ietekmi uz importēto preču cenām, uzskatīja, ka Komisija ir sniegusi pierādījumus par šīs ietekmes nepastarpināto raksturu. Šajā vērtējumā Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 275. un 276. punktā tostarp norādīja, ka ekspeditoru iesaistīšanās nav izjaukusi cēloņsakarību ķēdi, jo tā objektīvi izrietēja no attiecīgās aizliegtās vienošanās atbilstoši normālai tirgus darbībai.

101 Šādos apstākļos, uzskatot, ka *Air Canada* bija jāiesniedz pretēji pierādījumi, lai atspēkotu šādus konstatējumus, Vispārējā tiesa pareizi piemēroja šā sprieduma 96. punktā atgādināto judikatūru, neapvēršot pierādīšanas pienākumu.

102 Trešām kārtām, attiecībā uz iebildumu par apgalvoto tiesību uz aizstāvību pārkāpumu, kas izriet no tā, ka *Air Canada* esot atklājusi raksturīgo seku analīzi, tikai iepazīstoties ar pārsūdzēto spriedumu, pietiek ar atgādinājumu, kā norādīts šā sprieduma 94. punktā, ka Vispārējā tiesa šajā spriedumā ir balstījusies uz elementiem, apstākļiem un kritērijiem, kas jau bija ietverti strīdīgā lēmuma atbilstošajos apsvērumos, un turklāt pārsūdzētā sprieduma 225.–279. punktā ir detalizēti atbildējusi uz *Air Canada* izvirzīto argumentu, saskaņā ar kuru, strīdīgā lēmuma 1045. apsvērumā atsaucoties uz ķēdes reakciju, kas izriet no pretkonkurences darbībām, Komisija nav sniegusi pierādījumus, ka apgalvotā saskaņošana attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem ir radījusi nepastarpinātas, būtiskas un paredzamas sekas Savienībā vai EEZ. Šādos apstākļos šim iebildumam nevar piekrist.

103 No tā izriet, ka otrās daļas otrais līdz piektais iebildums jānoraida kā daļēji nepieņemams un daļēji nepamatots.

Par otrās daļas sesto un septīto iebildumu, kas attiecas uz jēdziena "vienots un turpināts pārkāpums" izmantošanu

– *Lietas dalībnieku argumenti*

104 Otrās daļas sestajā iebildumā *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa raksturīgo seku izvērtējumā ir piemērojusi jēdzienu "vienots un turpināts pārkāpums", lai paplašinātu LESD 101. panta piemērošanas jomu, attiecinot to uz rīcību, kas tomēr neietilpst Komisijas kompetencē. *Air Canada* uzskata, ka vienota un turpināta pārkāpuma gadījumā katram pārkāpuma sastāva elementam ir jāietilpst Komisijas kompetences jomā, pretējā gadījumā šī iestāde varētu paplašināt savu kompetenci attiecībā uz rīcību, kas īstenota jebkurā vietā pasaulē, neatkarīgi no

tā, vai tai ir vai nav saikne ar Savienību vai EEZ, tikai tādēļ, ka šai rīcībai ir tāds pats konkurences ierobežošanas mērķis kā pārējiem pārkāpumu veidojošajiem elementiem, kas ietilpst Komisijas kompetencē.

105 *Air Canada* uzskata, ka koordinācija attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem ir rīcība, kas ir atsevišķa un atšķiras no rīcības izejošajos maršrutos, un tās rīcība attiecībā uz šiem ienākošajiem maršrutiem ir kalpojusi atšķirīgiem mērķiem un attiecas tikai uz konkurenci Kanādā, bet tai nav nekādu seku Savienībā vai EEZ.

106 Otrās daļas septītajā iebildumā *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir kļūdaini izvērtējusi vienotā un turpinātā pārkāpuma sekas kopumā. Lai gan Komisijai ir pienākums pierādīt, ka rīcība kopumā atbilst visiem četriem raksturīgo seku kritērija kumulatīvajiem nosacījumiem, proti, nepastarpinātām, būtiskām, tiešām un paredzamām sekām, Vispārējā tiesa esot atbrīvojusi Komisiju no pienākuma pierādīt, ka attiecīgā rīcība juridiski pietiekami atbilst šim kritērijam, un esot uzskatījusi, ka, tiklīdz Komisija ir konstatējusi vienoto un turpināto pārkāpumu, tās kompetence ir pierādīta arī *ipso facto*. Turklāt Vispārējā tiesa neesot veikusi nekādu vienota un turpināta pārkāpuma seku analīzi un tādējādi neesot ievērojusi 2017. gada 6. septembra spriedumā *Intel*/Komisija (C-413/14 P, EU:C:2017:632) definēto pieeju.

107 Komisija apgalvo, ka šie iebildumi ir jānoraida kā nepamatoti.

– *Tiesas vērtējums*

108 Pārsūdzētā sprieduma 221.–223. punktā Vispārējā tiesa, izvērtējusi strīdīgā lēmuma 1045. un 1046. apsvērumu, konstatēja, ka, lai atzītu, ka raksturīgo seku kritērijs ir izpildīts, Komisija ir balstījusies gan uz vienotā un turpinātā pārkāpuma sekām kopumā, gan uz saskaņošanas sekām attiecībā uz ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem atsevišķi un it īpaši uz gaisa transporta uz EEZ paaugstinātajām izmaksām un tātad uz importēto preču augstākajām cenām.

109 Šādos apstākļos, kā norādīts pārsūdzētā sprieduma 224. punktā, Vispārējā tiesa izvērtēja, pirmkārt, koordinācijas sekas attiecībā uz ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem atsevišķi un, otrkārt, vienotā un turpinātā pārkāpuma sekas kopumā.

110 Pirmkārt, ciktāl ar otrās daļas sesto iebildumu *Air Canada* kritizē iemeslus, kuru dēļ Vispārējā tiesa ir atzinusi, ka ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumu saskaņošanai, aplūkojot to atsevišķi, ir ietekme uz iekšējo tirgu vai EEZ, jāatgādina, ka saskaņā ar LESD 256. panta 1. punkta otro daļu un Eiropas Savienības Tiesas statūtu 58. panta pirmo daļu apelācijas sūdzība attiecas tikai uz tiesību jautājumiem. Tādēļ tikai Vispārējās tiesas kompetencē ir konstatēt un izvērtēt atbilstošos faktus. Tādējādi šo faktu izvērtēšana, izņemot to sagrozīšanas gadījumus, nav tiesību jautājums, kas pats par sevi būtu pakļauts Tiesas kontrolei apelācijas tiesvedībā (spriedums, 2024. gada 10. septembris, Komisija/Īrija u.c., C-465/20 P, EU:C:2024:724, 110. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

111 Jākonstatē, ka šīs argumentācijas, kas izvirzīta otrās daļas sestā iebilduma pamatojumam, mērķis patiesībā ir ar vienkāršu apgalvojumu apšaubīt pārsūdzētā sprieduma 228.–245. punktā Vispārējās tiesas veikto faktu vērtējumu par ietekmes uz importēto preču cenām esību, turklāt *Air Canada* neatsaucas uz to faktu vai pierādījumu sagrozīšanu, uz kuru pamata Vispārējā tiesa ir veikusi šo faktu vērtējumu. Šajā ziņā otrās daļas sestais iebildums jānoraida kā nepieņemams.

112 Otrkārt, ciktāl šīs daļas sestais un septītais iebildums ir vērsts pret pārsūdzētā sprieduma 280.–292. punktu par vienotā un turpinātā pārkāpuma sekām kopumā, jākonstatē, ka ar pirmo pamatu *Air Canada* kritizē pārsūdzēto spriedumu tikai tiktāl, ciktāl tajā ir atzīta Komisijas kompetence konstatēt LESD 101. panta un EEZ līguma 53. panta pārkāpumu ienākošajos maršrutos un sodīt par to. *Air Canada* tādējādi apgalvo, ka Komisija nevarēja balstīties uz jēdzienu "vienots un turpināts pārkāpums" un ka tai bija jāpārbauda, vai rīcība attiecībā uz šiem ienākošajiem maršrutiem, kas ir nošķirta un atšķiras no tās, kura attiecas uz izejošajiem maršrutiem, ir radījusi raksturīgās sekas EEZ.

113 Kā minēts šā sprieduma 108. punktā, Vispārējā tiesa norādīja, ka Komisija ir pārbaudījusi, vai raksturīgo seku kritērijs ir izpildīts, ņemot vērā ne tikai vienoto un turpināto pārkāpumu kopumā, bet arī saskaņošanu attiecībā uz ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem, aplūkojot tos atsevišķi.

114 Pārsūdzētā sprieduma 279. punktā tā nosprieda, ka Komisijai bija pamats uzskatīt, ka raksturīgo seku kritērijs ir izpildīts saistībā ar saskaņošanu attiecībā uz ienākošo kravu pārvadājumu pakalpojumiem, tos aplūkojot atsevišķi.

115 Tā kā šie apsvērumi paši par sevi ir pietiekami, lai pamatotu šīs iestādes kompetenci attiecībā uz ienākošajiem maršrutiem, arguments par vienota un turpināta pārkāpuma kopumā seku ņemšanu vērā jānoraida kā neefektīvs.

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

Par trešo pamatu, kas attiecas uz Komisijas sodīšanas pilnvaru noilguma iestāšanos attiecībā uz rīcību EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici

Lietas dalībnieku argumenti

117 Ar trešo pamatu *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējai tiesai pēc savas ierosmes esot bijis jāizvirza pamats par Komisijas sodīšanas pilnvaru noilguma iestāšanos attiecībā uz rīcību EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici.

118 Pamata atbalstam *Air Canada* norāda, ka it īpaši trijos citos spriedumos, kas attiecas uz strīdīgo aizliegto vienošanos, Vispārējā tiesa konstatēja, ka Komisijas sodīšanas pilnvaru īstenošanai attiecībā uz šo rīcību bija iestājies noilgums, proti, pirms strīdīgā lēmuma pieņemšanas datuma, un no tā secināja, ka, šajā lēmumā sodot attiecīgos pārvadātājus par minētajām rīcībām, Komisija ir pārkāpusi Regulas Nr. 1/2003 25. pantā paredzētos noteikumus noilguma jomā.

119 *Air Canada*, kas šo pamatu neizvirzīja Vispārējā tiesā, apgalvo, ka Tiesai tas tomēr būtu jāizvirza pēc savas ierosmes, ņemot vērā tā absolūto raksturu.

120 Šajā ziņā tā norāda, pirmkārt, ka strīdīgajā lēmumā, kas pieņemts, lai gan Komisijas pilnvarām bija iestājies noilgums, nav ievērota temporālā kompetences, un ka Savienības iestādes kompetences neesība ir absolūts atcelšanas pamats, kas Savienības tiesai ir jāizvirza pēc savas ierosmes, lai gan neviens no lietas dalībniekiem tai nav lūdzis to darīt.

121 Otrkārt, noilguma termiņš tādu naudas sodu uzlikšanai, kas pēc to iezīmēm būtu pielīdzināmi kriminālsodiem, kalpojot Savienības tiesību sistēmas pamatmērķiem, proti, tiesiskās noteiktības, pareizas tiesvedības un procesuālās ekonomijas mērķiem. Pamatojoties uz šiem pašiem principiem, Tiesa esot atzinusi, ka LESD 263. pantā paredzētais termiņš prasības celšanai ir absolūta rakstura. Tā kā Savienības konkurences tiesību piemērošana kalpo sabiedrības interešu mērķiem un var ietekmēt trešo personu tiesības, noilgums radot *erga omnes* sekas atšķirībā no noilguma prasībām ārpuslīgumiskās atbildības jomā. *Air Canada* šajā ziņā piebilst, ka termiņa neievērošana šajā gadījumā ir acīmredzama un tādējādi ir viegli pārbaudāma visām trešajām personām.

122 Treškārt, *Air Canada* atsaucas uz vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu, apgalvojot, ka tās nostāja neatšķiras no to citu trešo valstu pārvadātāju nostājas, kuriem Vispārējās tiesas spriedums ir labvēlīgs, jo Komisijas sodīšanas pilnvarām attiecībā uz tiem ir iestājies noilgums.

123 Komisija apstrīd, ka pamats, kas attiecas uz tās sodīšanas pilnvaru noilgumu, ir absolūta rakstura, un lūdz noraidīt šo pamatu.

Tiesas vērtējums

124 Vispirms jānorāda, kā pamatoti apgalvo *Air Canada*, ka 2022. gada 30. marta spriedumos *Japan Airlines*/Komisija (T-340/17, EU:T:2022:181), *Cathay Pacific Airways*/Komisija (T-343/17, EU:T:2022:184) un *Latam Airlines Group* un *Lan Cargo*/Komisija (T-344/17, EU:T:2022:185), kas attiecas uz to pašu aizliegto vienošanos un kas pasludināti tajā pašā dienā, kad pasludināts pārsūdzētais spriedums, Vispārējā tiesa, kurā gaisa pārvadātāji bija iesnieguši atcelšanas pamatus par Komisijas sodīšanas pilnvaru noilgumu attiecībā uz pārkāpjošo rīcību saistībā ar EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, nosprieda, ka Komisija ir pārkāpusi Regulas Nr. 1/2003 25. pantā paredzēto noilguma termiņu, 2017. gada 17. martā pieņemot lēmumu uzlikt sodus attiecīgajiem gaisa pārvadātājiem par šīm prettiesiskajām rīcībām.

125 Tāpat nav strīda par to, ka atšķirībā no minētajiem pārvadātājiem *Air Canada* Vispārējā tiesā nav izvirzījusi pamatu par noilguma iestāšanos.

126 Tāpēc jānoskaidro, vai šis pamats ir absolūts pamats, kas Vispārējai tiesai būtu bijis jāizvirza pēc savas ierosmes.

127 Jākonstatē, kā skaidri izriet no Regulas Nr. 1/2003 VII nodaļas nosaukuma un šīs regulas 25. panta, kas ietverts VII nodaļā, formulējuma – termiņi, kuri aptver Komisijas pilnvaras piemērot sodus, ir kvalificēti kā "noilguma" termiņi.

128 Šajā ziņā jānorāda, ka "noilguma" termiņa kvalifikāciju apstiprina minētās regulas citu valodu versijas, it īpaši tās spāņu ("*prescripción*"), angļu ("*limitation periods*"), itāļu ("*prescrizione*"), lietuviešu ("*senaties terminai*"), un portugāļu ("*prescrição*") valodas versija.

129 Tā kā termiņa raksturs tiek noteikts, ņemot vērā tā vispārējo kontekstu, kurā tas ietilpst, un tā mērķi (spriedums, 2002. gada 12. decembris, Beļģija/Komisija, C-5/01, EU:C:2002:754, 52. punkts un tajā minētā judikatūra), jānorāda arī, ka Regulas Nr. 1/2003 25. pantā paredzētā termiņa raksturu apstiprina šīs tiesību normas sistēmiskā un teleoloģiskā interpretācija.

130 Šajā kontekstā jāuzsver, ka Regulas Nr. 1/2003 26. pantā, kas kopā ar šīs regulas 25. pantu veido tās VII nodaļu, par "noilguma termiņu" ir kvalificēts arī termiņš, pēc kura beigām Komisija vairs nevar izpildīt lēmumus, kas pieņemti, piemērojot šīs regulas 23. un 24. pantu. Turklāt gan minētās regulas 25. pantā, gan tās 26. pantā ir precīzi noteikti visi noteikumi, kas piemērojami tajos paredzētajiem termiņiem, paredzot ne tikai šo termiņu ilgumu, bet arī datumu, no kura tie sākas, kā arī to pārtraukšanas un apturēšanas iemeslus. Šie noteikumi atbilst noilguma tiesiskajam regulējumam.

131 Saistībā ar Komisijas pilnvaras aptverošo termiņu noteikšanas mērķi jānorāda, ka Regulas Nr. 1/2003 25. pantā būtībā ir pārņemtas Padomes Regulas (EEK) Nr. 2988/74 (1974. gada 26. novembris) attiecībā uz noilguma termiņiem procesuālās darbībās un sankciju piemērošanā atbilstīgi Eiropas Ekonomikas kopienas transporta un konkurences noteikumiem (OV 1974, L 319, 1. lpp.) 1.–3. panta tiesību normas. Tādēļ, interpretējot šos termiņus, jāatsaucas uz pēdējās minētās regulas preambulu un it īpaši uz minētās regulas otro apsvērumu. Šajā apsvērumā ir precizēts, ka "juridiskās noteiktības [tiesiskās drošības] interesēs ir nepieciešams, lai tiktu ieviests noilguma princips un lai tiktu noteikti īstenošanas noteikumi" un ka "no vienas puses, būtu jāievēro uzņēmumu un uzņēmumu apvienību intereses un, no otras puses, prasības, kādas uzliktas saskaņā ar administratīvo praksi". Tādējādi no minētā apsvēruma izriet, ka Savienības likumdevējs ir vēlējies ierobežot Komisijas pilnvaras, ieviešot noilguma mehānismu, lai tostarp nodrošinātu to uzņēmumu tiesību aizsardzību, attiecībā uz kuriem Komisija plāno uzlikt naudas sodus vai kavējuma naudu.

132 Tātad gan no Regulas Nr. 1/2003 formulējuma, gan no tās konteksta, gan arī no tās mērķiem izriet, ka tās VII nodaļā paredzētie termiņi ir noilguma termiņi.

133 No pastāvīgās judikatūras izriet, ka uz noilguma termiņa ievērošanu Savienības tiesa nevar atsaukties pēc savas ierosmes, bet uz to ir jānorāda attiecīgajam lietas dalībniekam (spriedumi, 2016. gada 14. jūnijs, *Marchiani*/Parlaments, C-566/14 P, EU:C:2016:437, 94. punkts un tajā minētā judikatūra, un 2019. gada 5. septembris, Eiropas Savienība/*Guardian Europe* un *Guardian Europe*/Eiropas Savienība, C-447/17 P un C-479/17 P, EU:C:2019:672, 99. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

134 Šo secinājumu nevar atspēkot *Air Canada* argumentācija, saskaņā ar kuru pamats par Komisijas sodīšanas pilnvaru noilgumu esot jāpielīdzina kompetences neesības pamatam, ņemot vērā, ka pēc noilguma termiņa beigām Komisijai neesot bijusi kompetence tai uzlikt naudas sodu.

135 Lai gan Regulas Nr. 1/2003 25. pantā Komisijai ir noteikts pienākums sodīt par konkrētu pārkāpumu noteiktā termiņā, kas sākas dienā, kad šis pārkāpums ir izdarīts, vai turpināta vai atkārtota pārkāpuma gadījumā – no dienas, kad tas ir beidzies, nedz šīs tiesību normas mērķis, nedz sekas nav Komisijas atbrīvošana no tās sodīšanas pilnvarām attiecībā uz citiem pārkāpumiem, kas nav tie, uz kuriem attiecas noilgums. Turklāt saistībā ar pēdējo minēto pārkāpumu no Regulas Nr. 1/2003 7. panta 1. punkta izriet – tas, ka Komisijai vairs nav pilnvaru uzlikt sodus minētā pārkāpuma izdarītājiem noilguma iestāšanās dēļ, pats par sevi nav šķērslis pieņemt lēmumu, ar kuru konstatē, ka šis pārkāpums ir izdarīts, tomēr ar nosacījumu, ka Komisija šādā gadījumā pierāda leģitīmas intereses pieņemt lēmumu, ar kuru konstatē šādu pārkāpumu. Tādējādi Komisijai joprojām ir kompetence ar nosacījumu, ka tā pierāda leģitīmas intereses, konstatēt pārkāpumu, attiecībā uz kuru ir iestājies noilgums. Šādos apstākļos Komisijas sodīšanas pilnvaru noilgums nevar būt līdzvērtīgs šīs iestādes kompetences neesībai.

136 *Air Canada* arī nevar pamatoti atsaukties uz vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpumu, kas izrietot no tā, ka *Air Canada* procesuālais stāvoklis neatšķiroties no to gaisa pārvadātāju situācijas, kuriem spriedums Vispārējā tiesā ir labvēlīgs, apgalvojot, ka Komisijas prasībai daļēji ir iestājies noilgums. Tā kā pamatam par noilgumu nav absolūta rakstura un tas ir jāizvirza attiecīgajam uzņēmumam, apstākli, ka Vispārējā tiesa ir konstatējusi noilgumu attiecībā uz uzņēmumiem, kuri tajā ir izvirzījuši šo pamatu, nevar uzskatīt par atšķirīgu attieksmi par sliktu *Air Canada*. Pretēji tam, ko apgalvo apelācijas sūdzības iesniedzēja, šī atšķirīgā attieksme izriet tikai no objektīva apstākļa, ka tā nav izvirzījusi pamatu par noilgumu, lai gan tā būtu varējusi to darīt ar tādiem pašiem nosacījumiem kā citi gaisa pārvadātāji, kas to ir izvirzījuši (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 14. novembris, *British Airways*/Komisija, C-122/16 P, EU:C:2017:861, 98. punkts).

137 Turklāt, kā ģenerāladvokāts būtībā norādījis secinājumu 164. un 165. punktā, pamata, kas attiecas uz Komisijas sodīšanas pilnvaru noilgumu, apgalvotais absolūtais raksturs nevar tikt izsecināts no tā, ka naudas sodi, kas uzlikti saskaņā ar Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. punktu, būtu jākvalificē kā "krimināltiesiski" 1950. gada 4. novembrī Romā parakstītās Eiropas Cilvēktiesību un pamatbrīvību aizsardzības konvencijas 6. panta izpratnē. Proti, šāda kvalifikācija pati par sevi nenozīmē, ka Komisijas sodīšanas pilnvaru noilgumam saskaņā ar Regulas Nr. 1/2003 25. pantu ir sabiedrības interešu mērķis, kas pārsniedz attiecīgo uzņēmumu aizsardzību.

138 Pamata, kas attiecas uz Regulas Nr. 1/2003 25. pantā paredzētā termiņa noilgumu, apgalvoto absolūto raksturu nevar secināt arī no tā, ka noilguma termiņa uzdevums ir nodrošināt tiesisko drošību un ka tāpēc tas būtu jāpielīdzina procesuālam termiņam saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, uz kuru atsaucas *Air Canada* un atbilstoši kuram LESD 263. panta sestajā daļā paredzētais prasības celšanas termiņam ir absolūts raksturs, līdz ar to Savienības tiesai pēc savas ierosmes ir jāpārbauda, vai tas ir ticis ievērots.

139 Procesuālie termiņi tika noteikti, lai nodrošinātu pareizu tiesvedību, skaidrību, kā arī tiesisko situāciju drošību. Tādējādi termiņu prasības celšanai, kā, piemēram, LESD 263. panta sestajā daļā paredzētā termiņa, un termiņu apelācijas sūdzības iesniegšanai, kā, piemēram, Eiropas Savienības Tiesas Statūtu 56. panta pirmajā daļā paredzētā termiņa, mērķis ir nodrošināt, lai administratīvie lēmumi un tiesu nolēmumi iegūtu galīgu spēku, un tā aizsargāt publiskās intereses (spriedums, 2012. gada 8. novembris, *Evropaïki Dynamiki*/Komisija, C-469/11 P, EU:C:2012:705, 50. punkts). Taču tā tas nav Regulas Nr. 1/2003 25. pantā paredzētā noilguma termiņa gadījumā, kura mērķis, kā norādīts šā sprieduma 131. punktā, galvenokārt ir nodrošināt attiecīgo uzņēmumu aizsardzību. Turklāt tas vien, ka noilguma termiņa uzdevums ir nodrošināt tiesisko drošību, nevar pamatot tā pielīdzināšanu procesuālam termiņam, ja šie abi termiņi pēc būtības ir atšķirīgi (spriedums, 2012. gada 8. novembris, *Evropaïki Dynamiki*/Komisija, C-469/11 P, EU:C:2012:705, 49. punkts).

140 No visiem iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka Regulas Nr. 1/2003 25. pantā paredzētā Komisijas sodīšanas pilnvaru noilguma termiņa izbeigšanās nav absolūts pamats, kas Vispārējai tiesai būtu bijis jāizvirza pēc savas ierosmes.

141 Tātad trešais apelācijas pamats nav pamatots.

Par otro pamatu, kas attiecas uz "Air Canada" saukšanu pie atbildības par pārkāpumu, kas izdarīts EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici

Lietas dalībnieku argumenti

142 Ar otro pamatu *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir pieļāvusi tiesību kļūdu, atzīstot *Air Canada* par atbildīgu par vienotu un turpinātu pārkāpumu, ciktāl šis pārkāpums attiecās uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, lai gan tā nekad nav apkalpojusi vai nav varējusi likumīgi apkalpot šādus maršrutus.

143 Šim pamatam būtībā ir četras daļas.

144 Pirmajā daļā *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa ir kļūdaini aizstājusi strīdīgā lēmuma pamatojumu ar savējo, vienlaikus apstiprinot šajā lēmumā izdarīto secinājumu, ka tā ir piedalījusies vienotā un turpinātā pārkāpumā.

145 Strīdīgā lēmuma 890. apsvērumā Komisija norādīja, ka saziņai par maršrutiem, kurus pārvadātāji nekad nav izmantojuši vai kurus tie nebūtu varējuši likumīgi izmantot, arī var būt nozīme, lai konstatētu vienota un turpināta pārkāpuma esību. Šajā apsvērumā tā arī precizēja, ka tās vērtējums izriet no tā, ka nav neviena nepārvarama šķēršļa, kas liegtu pusēm sniegt kravu aviopārvadājumu pakalpojumus šajos maršrutos, un ir citējusi judikatūru, kas izriet no 2016. gada 20. janvāra sprieduma *Toshiba Corporation*/Komisija (C-373/14 P, EU:C:2016:26).

146 Pārsūdzētā sprieduma 366.–377. punktā Vispārējā tiesa vērtējumu esot balstījusi nevis uz pēdējo minēto judikatūru par tādu nepārvaramu šķēršļu neesību, kas izslēgtu jebkādu potenciālu konkurenci attiecīgajā tirgū, bet gan uz jaunu argumentāciju, kas nebija ietverta strīdīgajā lēmumā, proti, ka konkurences attiecību starp attiecīgajiem uzņēmumiem esība nav nosacījums, lai uzņēmumu sauktu pie atbildības par pretkonkurences rīcībām, kas veido vienotu un turpinātu pārkāpumu.

147 Otrajā daļā *Air Canada* apgalvo, ka, pamatojoties uz judikatūru un analīzi, kas nebija ietverta strīdīgajā lēmumā, Vispārējā tiesa esot pārkāpusi *Air Canada* tiesības uz aizstāvību, jo tai neesot bijusi iespēja iesniegt apsvērumus par Komisijas jauno nostāju, kuru Vispārējā tiesa ir apstiprinājusi pārsūdzētajā spriedumā.

148 Trešajā daļā, kas attiecas it īpaši uz pārsūdzētā sprieduma 377. punktu, *Air Canada* pārmet Vispārējai tiesai, ka tā nav sniegusi pienācīgu un pietiekamu pamatojumu savai analīzei, saskaņā ar kuru Komisija varēja to saukt pie atbildības par vienota un turpināta pārkāpuma sastāvdaļām maršrutos, kurus tā nevarēja apkalpot. Šādi rīkodamās, Vispārējā tiesa esot pārkāpusi Eiropas Savienības Tiesas statūtu 36. pantu par prasību norādīt spriedumu pamatojumu un Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 41. pantu.

149 Ceturtajā daļā *Air Canada* apgalvo, ka Vispārējā tiesa katrā ziņā ir pieļāvusi tiesību kļūdu, vispārīgi apgalvojot, ka konkurences attiecību pastāvēšanai nav nozīmes saistībā ar jebkur vienotu un turpinātu pārkāpumu, lai gan spriedumi, kurus Vispārējā tiesa minējusi pārsūdzētā sprieduma 366.–376. punktā, pirmkārt, neļaujot pamatot tik vispārīgu secinājumu un, otrkārt, esot pasludināti lietās, kurās nepārvaramu šķēršļu neesības kritērijs netika apspriests.

150 Komisija apstrīd šo argumentāciju kopumā.

Tiesas vērtējums

151 Jāatgādina, ka atbilstoši pastāvīgajai judikatūrai LESD 101. panta 1. punkta pārkāpums var izrietēt ne tikai no atsevišķas darbības, bet arī no virknes darbību vai turpinātas rīcības, pat ja viens vai vairāki šīs darbību virknes vai turpinātās rīcības elementi paši, aplūkojot atsevišķi, arī var būt minētās normas pārkāpums. Tādēļ, ja dažādas darbības ietilpst "kopējā plānā", tad to identiskā mērķa dēļ – kropļot konkurenci iekšējā tirgū – Komisija var saukt pie atbildības par šīm darbībām atbilstoši dalībai kopējā pārkāpumā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 6. decembris, Komisija/*Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 41. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī spriedumu, 2024. gada 27. jūnijs, *Servier* u.c./Komisija, C-201/19 P, EU:C:2024:552, 240. punkts).

152 Uzņēmums, kas ir piedalījies šādā vienotā un turpinātā pārkāpumā pats ar savu rīcību, kura atbilst "nolīguma" vai "saskaņotas darbības", kam ir pretkonkurences mērķis, jēdzieniem LESD 101. panta 1. punkta izpratnē un kura ir vērsta uz pārkāpuma īstenošanu kopumā, var būt atbildīgs arī par citu uzņēmumu rīcību šī paša pārkāpuma ietvaros visā laikposmā, kurā tas ir piedalījies minētajā pārkāpumā (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2012. gada 6. decembris, Komisija/*Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2024. gada 27. jūnijs, *Servier* u.c./Komisija, C-201/19 P, EU:C:2024:552, 241. punkts).

153 Lai pierādītu uzņēmuma dalību vienota pārkāpuma izdarīšanā, Komisijai ir jāpierāda, ka šī uzņēmuma nolūks ir bijis ar savu rīcību veicināt pārējo dalībnieku mērķu īstenošanu un ka tam ir bijis zināms par pārējo uzņēmumu iecerētajām vai īstenotajām pārkāpjošajām rīcībām šo pašu mērķu īstenošanai vai ka tas varēja to saprātīgi paredzēt un ir bijis gatavs uzņemties risku (spriedumi, 2012. gada 6. decembris, Komisija/*Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2024. gada 1. februāris, *Scania* u.c./Komisija, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 95. punkts un tajā minētā judikatūra).

154 Tādējādi uzņēmums var būt tieši piedalījies visās pretkonkurences rīcībās, kuras veido vienotu un turpinātu pārkāpumu, un šādā gadījumā Komisijai ir tiesības to saukt pie atbildības par visām šīm rīcībām un tātad – par minēto pārkāpumu kopumā. Uzņēmums var arī būt tieši piedalījies tikai vienotu un turpinātu pārkāpumu veidojošās pretkonkurences rīcības daļā, bet tas var būt zinājis par visām pārējām pārkāpjošajām rīcībām, ko iecerējuši vai īstenojuši pārējie aizliegtās vienošanās dalībnieki to pašu mērķu labā, vai arī tas ir varējis tās saprātīgi paredzēt un ir bijis gatavs uzņemties risku. Šādā gadījumā Komisijai arī ir tiesības šo uzņēmumu saukt pie atbildības par visām pretkonkurences rīcībām, kas veido šo pārkāpumu, un tādējādi – par šo pārkāpumu kopumā (spriedumi, 2012. gada 6. decembris, Komisija/*Verhuizingen Coppens*, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 43. punkts un tajā minētā judikatūra, kā arī 2024. gada 1. februāris, *Scania* u.c./Komisija, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 96. punkts un tajā minētā judikatūra).

155 Šajā lietā Vispārējā tiesa pārsūdzētā sprieduma 371.–374. un 376. punktā būtībā atgādināja šā sprieduma 151.–154. punktā minētos judikatūras elementus, pēc tam identificējot iemeslus, kuru dēļ Komisija sauc pie atbildības *Air Canada* par vienotu un turpinātu pārkāpumu, ciktāl tas attiecās uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, un izvērtēja minēto iemeslu pamatotību.

156 Šajā ziņā attiecībā uz pirmo daļu par pamatojuma aizstāšanu, jākonstatē, ka, lai noraidītu pamatu, ar kuru Komisijai tiek pārmests, ka tā ir pieļāvusi acīmredzamas kļūdas vērtējumā un tiesību kļūdas, saucot *Air Canada* pie atbildības par vienotu un turpinātu pārkāpumu EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici, Vispārējā tiesa nav aizstājusi Komisijas vērtējumu ar savu vērtējumu.

157 Proti, pārsūdzētā sprieduma 161. un 162. punktā Vispārējā tiesa ir norādījusi, ka strīdīgajā lēmumā Komisija ir atgādinājusi, ka uzņēmums ar noteiktiem nosacījumiem var tikt atzīts par atbildīgu par vienotu un turpinātu pārkāpumu kopumā, pat ja tas nav tieši piedalījies visos to veidojošajos elementos, ir secinājusi, ka pastāv vienots un turpināts pārkāpums, kas aptver tostarp visus attiecīgos maršrutus, un ir konstatējusi, ka strīdīgie saziņas gadījumi bija vērsti uz to, lai īstenotu vienoto mērķi, ko atbildīgās personas izvirzījušas kopējā plāna ietvaros.

158 Pēc tam, kad pārsūdzētā sprieduma 162. un 164. punktā Vispārējā tiesa bija analizējusi strīdīgā lēmuma 869.–902. apsvērumu un 1. pantu, tā minētā sprieduma 165. punktā secināja, ka "[*Air Canada*] bija viegli saprast – un [pašai] pārbaudīt –, ka tieši tādēļ, ka šis pārvadātājs plānoja piedalīties kopējā plānā, ar kuru tika īstenots kopējais pretkonkurences mērķis, kas aprakstīts [šā lēmuma] 872.–876. apsvērumā, un zināja (pierādīti vai prezumēti) par pārējo apsūdzēto pārvadātāju pārkāpjošo rīcību, kuros *Air Canada* tieši nepiedalījās, Komisija uz to attiecināja [šā lēmuma] 872.–876. apsvērumā aprakstīto kopējo pretkonkurences mērķi un zināja (pierādīti vai prezumēti) par pārējo apsūdzēto pārvadātāju pārkāpjošajām rīcībām, kurās tā nebija tieši piedalījusies, Komisija to sauca pie atbildības par vienotu un turpinātu pārkāpumu, tostarp attiecībā uz maršrutiem Savienībā un starp Savienību un Šveici".

159 Tāpat, atsaucoties it īpaši uz pārsūdzētā sprieduma 161. un 162. punktu, Vispārējā tiesa šī paša sprieduma 378. punktā norādīja – "tas, ka [*Air Canada*] neatkarīgi no tās potenciālā konkurentes statusa EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici vēlējās sniegt ieguldījumu kopējā plānā sasniegt kopēju pretkonkurences mērķi [..] un tā (pierādīti vai prezumēti) zināja par pārējo apsūdzēto pārvadātāju pārkāpjošajām rīcībām, kurās tā tieši nepiedalījās, Komisija to sauca pie atbildības par vienoto un turpināto pārkāpumu, tostarp, ciktāl tas attiecās uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici".

160 Pārsūdzētā sprieduma 379. punktā Vispārējā tiesa piebilda, ka no strīdīgā lēmuma 890. apsvēruma nevar secināt, ka "Komisija ir vēlējusies saukt pie atbildības [*Air Canada*] par vienoto un turpināto pārkāpumu, ciktāl tas attiecās uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, pamatojoties uz tās potenciālā konkurentes statusu šajos maršrutos", jo "gan no tā formulējuma, gan no tā mērķa un konteksta, kurā tas iekļaujas, izriet, ka minētais apsvērums neattiecas uz dažādo apsūdzēto pārvadātāju atbildību par vienoto un turpināto pārkāpumu, bet gan uz šī [vienotā un turpinātā pārkāpuma] esību".

161 Tādējādi no Vispārējās tiesas konstatējumiem izriet, ka, lai sauktu pie atbildības *Air Canada* par vienotu un turpinātu pārkāpumu, ciktāl tas attiecās uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, Komisija strīdīgajā lēmumā ir balstījusies nevis uz nepārvaramu šķēršļu *Air Canada* ienākšanai attiecīgajos tirgos neesību, bet gan uz to, ka šis uzņēmums ar savu rīcību ir veicinājis visu dalībnieku kopējo mērķu sasniegšanu, un uz to, ka tas netieši zināja par pārējo pārvadātāju pārkāpjošajām rīcībām.

162 No tā izriet, ka pretēji argumentācijai, ko *Air Canada* ir izvirzījusi pirmās daļas atbalstam, Vispārējā tiesa Komisijas pamatojumu nav aizstājusi ar savu pamatojumu.

163 Konkrētāk, attiecībā uz *Air Canada* argumentāciju, saskaņā ar kuru pārsūdzētā sprieduma 366.–377. punktā Vispārējā tiesa esot balstījusies uz judikatūru un analīzi, kas nebija ietverta strīdīgajā lēmumā, jākonstatē, ka šajos punktos minētā judikatūra vai nu bija minēta strīdīgā lēmuma 867. apsvēruma 1311. zemsvītras piezīmē, vai arī *Air Canada* tai pievērsās replikas rakstā. Kā atgādināts šā sprieduma 85. punktā, ja Vispārējā tiesa tikai atbild uz argumentāciju, ko tajā ir izklāstījuši lietas dalībnieki, nevar uzskatīt, ka minētā tiesa tajā apstrīdētā tiesību akta autora pamatojumu aizstāj ar savu pamatojumu.

164 Attiecībā uz otro daļu, kas attiecas uz tiesību uz aizstāvību pārkāpumu, pietiek ar norādi, ka tā ir balstīta uz kļūdainu pieņēmumu, jo pretēji tam, ko apgalvo *Air Canada*, Vispārējā tiesa nav aizstājusi pamatojumu, balstoties uz jaunu argumentāciju, ko Komisija esot izvirzījusi tiesvedības laikā. Tāpēc šī daļa jānoraida kā nepamatota.

165 Saistībā ar trešo daļu, kas attiecas uz pamatojuma trūkumu, jo Vispārējā tiesa neesot izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ tās izmantotie principi ir piemērojami šīs lietas faktiem, un tādējādi likuši tai uzskatīt, ka Komisija bija tiesīga saukt pie atbildības *Air Canada* par vienotu un turpinātu pārkāpumu, tostarp attiecībā uz maršrutiem, kurus šis pārvadātājs nevarēja apkalpot, jākonstatē, ka Vispārējā tiesa, kā jau minēts šā sprieduma 159. punktā, pārsūdzētā sprieduma 378. punktā ir norādījusi, ka Komisija, lai sauktu pie atbildības *Air Canada* par vienotu un turpinātu pārkāpumu, tostarp attiecībā uz šiem maršrutiem, balstījās uz šī uzņēmuma ieguldījumu vispārējā plānā ar kopēju pretkonkurences mērķi un uz tā informētību par pārējo apsūdzēto pārvadātāju pārkāpjošajām rīcībām.

166 Tādējādi Vispārējā tiesa skaidri norādīja, ka *Air Canada* atbildība par maršrutiem, kurus tā nevarēja apkalpot, izrietēja nevis no tiešas šī pārvadātāja dalības pārkāpumā šajos maršrutos, bet gan no tā netiešas dalības pārkāpumā, jo tam bija zināms par citām pārkāpjošajām rīcībām, ko iecerējuši vai īstenojuši pārējie attiecīgās aizliegtās vienošanās dalībnieki, lai sasniegtu tos pašus mērķus.

167 Tātad *Air Canada* kļūdaini norāda uz pamatojuma trūkumu.

168 Visbeidzot attiecībā uz ceturto daļu, kurā tiek apgalvots, ka Vispārējā tiesa esot pieļāvusi tiesību kļūdu, šajā lietā uzskatīdama, ka konkurences attiecību esībai nav nozīmes, lai izvērtētu vienota un turpināta pārkāpuma esību, lai gan judikatūra, kas izriet it īpaši no 2017. gada 26. janvāra sprieduma *Duravit* u.c./Komisija (C-609/13 P, EU:C:2017:46), šajā lietā neesot piemērojama, jo minētā judikatūra attiecas tikai uz katras lietas konkrētajiem faktiem un apstākļiem un nav piemērojama aksiomātiski un vispārēji, jākonstatē, ka *Air Canada* nav iesniegusi nevienu pierādījumu par to, kā šī lieta atšķirtos no lietas, kurā pasludināts minētais spriedums, kura 124. punktā Tiesa uzskatīja, ka konkurences attiecību esība starp iesaistītajiem uzņēmumiem nav nosacījums pretkonkurences darbību kvalificēšanai par vienotu un turpinātu pārkāpumu. Tā kā šis vērtējums nav saistīts ar pārkāpuma smaguma pakāpi, *Air Canada* nevar atsaukties uz šajā lietā aplūkotā vienotā un turpinātā pārkāpuma apgalvoto "mazāk smago un spekulatīvo" raksturu. Tā arī nevar atsaukties uz to, ka pēdējā minētā pārkāpuma gan materiālā, gan ģeogrāfiskā piemērošanas joma esot plašāka nekā tā vienotā un turpinātā pārkāpuma piemērošanas joma, kas tika aplūkots lietā, kurā pasludināts minētais spriedums.

169 Turklāt, ciktāl *Air Canada* apgalvo, ka tikai uzņēmuma "aktīvu ieguldījumu" pārkāpumā vai pierādījumu par to, ka uzņēmumam ir bijusi "būtiska loma" pārkāpumā, ļaujot konstatēt tā atbildību par tā ieguldījumu vispārējā plānā, kam ir kopīgs mērķis, jāatgādina, ka saskaņā ar iedibināto judikatūru, lai pietiekami pierādītu, ka šis uzņēmums ir bijis aizliegtās vienošanās

dalībnieks, pietiek ar to, ka Komisija pierāda, ka attiecīgais uzņēmums ir piedalījies sanāksmēs, kurās ir noslēgti pretkonkurences nolīgumi, acīmredzami pret tiem neiebilstot. Ja dalība šādās sanāksmēs ir konstatēta, minētajam uzņēmumam ir jāiesniedz pierādījumi, ka tā dalībai šajās sanāksmēs nebija pret konkurenci vērsts nolūks, un jāpierāda, ka tas saviem konkurentiem bija norādījis, ka šajās sanāksmēs piedalās ar citu nostāju (spriedums, 2024. gada 1. februāris, *Scania* u.c./Komisija, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 99. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

170 No judikatūras arī izriet, ka tad, ja Komisija pierāda, ka attiecīgais uzņēmums ir piedalījies apspriedēs, kurās noslēgti nolīgumi, kas nav saderīgi ar konkurences tiesībām, atklāti pret tiem neiebilstot, šai iestādei turklāt nav jāpierāda, ka šim uzņēmumam bija nodoms piedalīties pārkāpumā, bet šim uzņēmumam ir jāsniedz pierādījumi par tā norobežošanos no šiem nolīgumiem un it īpaši, kā tas ir šajā lietā, no to ģeogrāfiskā tvēruma. (spriedums, 2024. gada 1. februāris, *Scania* u.c./Komisija, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 101. punkts).

171 Šajā gadījumā pārsūdzētā sprieduma 382. punktā Vispārējā tiesa norādīja, ka attiecībā uz pretkonkurences darbībām EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici, kuros tā nebija tieši piedalījusies, *Air Canada* Vispārējā tiesā izvirzītajā trešajā pamatā neapstrīdēja, ka tai par minētajām darbībām bija pietiekamās zināšanas.

172 Minētā sprieduma 384. punktā tā piebilda, ka no strīdīgā lēmuma izriet, ka *Air Canada* ar savu rīcību vēlējās veicināt vienotā pretkonkurences mērķa sasniegšanu, proti, ierobežot konkurenci starp apsūdzētajiem pārvadātājiem attiecībā uz piemaksām vismaz Savienībā, EEZ un Šveicē, ņemot vērā, ka *Air Canada* "ne tikai veicināja vienota un turpināta pārkāpuma turpināšanos un kavēja tā atklāšanu, publiski nenorobežojoties no tās saziņas satura par EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, kurā tā piedalījās, vai par to nepaziņoja kompetentajām administratīvajām iestādēm, bet arī, saskaņojot piemaksas un atteikumu maksāt komisijas maksas attiecībā uz maršrutiem starp EEZ un trešām valstīm, palīdzēja nodrošināt, ka ekspeditori nevar apiet piemaksu maksājumus EEZ iekšējos maršrutos un maršrutos starp Savienību un Šveici, izmantojot alternatīvus maršrutus, it īpaši caur Kanādu, un līdz ar to īstenojot kopējo pretkonkurences mērķi".

173 Konstatējusi, ka nosacījumi *Air Canada* atzīšanai par vainojamu vienotajā un turpinātajā pārkāpumā ir izpildīti, Vispārējā tiesa nav pieļāvusi tiesību kļūdu, no tā secināma, ka Komisijai bija pamats atzīt *Air Canada* atbildību par vienotu un turpinātu pārkāpumu, ciktāl tas attiecās uz EEZ iekšējiem maršrutiem un maršrutiem starp Savienību un Šveici, neatkarīgi no tās iespējamā potenciālā konkurenta statusa šajos maršrutos.

174 Tāpēc ceturtā daļa nav pamatota.

175 Tātad šis pamats jānoraida kā nepamatots.

176 Tā kā neviens no *Air Canada* izvirzītajiem apelācijas sūdzības pamatiem nav apmierināts, apelācijas sūdzība jānoraida pilnībā.

Par tiesāšanās izdevumiem

177 Saskaņā ar Tiesas Reglamenta 184. panta 2. punktu, ja apelācijas sūdzība nav pamatota, Tiesa lemj par tiesāšanās izdevumiem.

178 Atbilstoši šī reglamenta 138. panta 1. punktam, kas piemērojams apelācijas tiesvedībā, pamatojoties uz minētā reglamenta 184. panta 1. punktu, lietas dalībniekam, kuram spriedums ir nelabvēlīgs, piespriež atlīdzināt tiesāšanās izdevumus, ja to ir prasījis lietas dalībnieks, kuram spriedums ir labvēlīgs.

179 Tā kā Komisija ir prasījusi piespriest *Air Canada* atlīdzināt tiesāšanās izdevumus un tā kā tai šis spriedums ir nelabvēlīgs, tai jāpiespriež segt savus un atlīdzināt Komisijas tiesāšanās izdevumus.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (piektā palāta) nospriež:

1) Apelācijas sūdzību noraidīt.

2) *Air Canada* atlīdzina tiesāšanās izdevumus

[Paraksti]