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“

Byloje C-386/22 P

dėl 2022 m. birželio 13 d. pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 56 straipsnį pateikto apeliacinio skundo

Martinair Holland NV, įsteigta Harlemermeryje (Nyderlandai), atstovaujama *advocaten* F. Brouwer ir R. Wesseling,

apeliantė,

dalyvaujant kitai proceso šaliai

Europos Komisijai, atstovaujamai A. Dawes ir C. Zois, padedamų *BL* B. Doherty,

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 19 d. posėdžiui,

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

priima šį

* Proceso kalba: anglų.

Sprendimą

1 Apeliaciniu skundu *Martinair Holland NV* (toliau – *Martinair*) prašo panaikinti 2022 m. kovo 30 d. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimą *Martinair Holland / Komisija* (T-323/17, EU:T:2022:176; toliau – skundžiamas sprendimas); juo Bendrasis Teismas atmetė ieškinį, kuriuo *Martinair* 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, o nepatenkinus šio reikalavimo, panaikinti tą sprendimą iš dalies.

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.“

SESV

4 SESV 101 straipsnio 1 dalyje nurodyta:

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

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

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

c) dalijamasi rinkomis arba tiekimo šaltiniais;

<…>“

EEE susitarimas

5 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 straipsnio turinys analogiškas SESV 101 straipsniui.

Ginčo aplinkybės ir ginčijamas sprendimas

6 Skundžiamo sprendimo 1–47 punktuose išdėstytas ginčo aplinkybes ir ginčijamą sprendimą, kiek reikia šiam procesui, galima apibendrinti taip, kaip nurodyta toliau.

7 *Martinair* yra oro transporto bendrovė, veikianti krovinių vežimo oro transportu paslaugų rinkoje.

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

Administracinė procedūra

9 2005 m. gruodžio 7 d. Europos 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).

10 2006 m. vasario 14 ir 15 d. Komisija, iš anksto nepranešusi, atliko patikrinimus kelių vežėjų patalpose.

11 Po šių patikrinimų keli vežėjai, įskaitant *Martinair*, pateikė prašymą atleisti nuo baudos pagal šio sprendimo 9 punkte nurodytą Pranešimą apie atleidimą nuo baudų ir baudų sumažinimą kartelių atveju.

12 2007 m. gruodžio 19 d. Komisija išsiuntė prieštaravimo pareiškimą 27 vežėjams, įskaitant *Martinair*; jie vėliau pateikė rašytines pastabas. 2008 m. birželio 30 d.–liepos 4 d. vyko bylos nagrinėjimas žodžiu.

Pirminis sprendimas

13 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 *Martinair*.

14 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

15 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimu *Martinair Holland / Komisija* (T-67/11, EU:T:2015:984) Bendrasis Teismas panaikino pirminį sprendimą tiek, kiek jis buvo susijęs su *Martinair*. 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.

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

Ginčijamas sprendimas

17 2016 m. gegužės 20 d. Komisija išsiuntė pirminiame sprendime nurodytiems vežėjams, pareiškusiems jai ieškinį Bendrajame Teisme, raštą, informuodama juos apie savo ketinimą priimti naują sprendimą, kuriuo būtų 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 pasinaudojo šia galimybe.

18 2017 m. kovo 17 d. Komisija priėmė ginčijamą sprendimą, skirtą 19 vežėjų, įskaitant *Martinair*.

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

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

21 Ginčijamo sprendimo 5 skirsnyje „Atitinkamų konkurencijos taisyklių taikymas“ Komisija šios bylos faktinėms aplinkybėms taikė SESV 101 straipsnį ir patikslino, 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.

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

23 Viena vertus, ginčijamo sprendimo 822–832 konstatuojamosiose dalyse, kurios sudaro to sprendimo 5.2 poskirsnį „Komisijos kompetencija“, ji iš esmės pažymėjo, kad, visų pirma, SESV 101 straipsnio netaikys iki 2004 m. gegužės 1 d. sudarytiems susitarimams ir vykdytiems veiksmams dėl maršrutų tarp Europos Sąjungos oro uostų ir už EEE ribų esančių oro uostų (toliau – maršrutai tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių), paskui – 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 maršrutų tarp EEE susitarimo šalyse, kurios nėra Sąjungos narės, esančių oro uostų ir trečiosiose šalyse esančių oro uostų (toliau – EEE maršrutai, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, o kartu su maršrutais tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių – maršrutai tarp EEE 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 Sąjungoje esančių oro uostų ir Šveicarijos oro uostų (toliau – maršrutai 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“.

24 Kita vertus, ginčijamo sprendimo 1036–1046 konstatuojamosiose dalyse, kurios sudaro to sprendimo 5.3.8 poskirsnį „[SESV] 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio taikymas atvykstamiesiems maršrutams“, Komisija išdėstė priežastis, dėl kurių atmetė kelių vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, argumentus, kad ji neva 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.

25 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.

26 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.

27 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“ papildomu kuro mokesčiu, papildomu saugumo mokesčiu ir komisinių už papildomus mokesčius mokėjimu ekspeditoriams. Sprendimo 861 konstatuojamojoje dalyje ji pažymėjo, kad „krovinių vežimo paslaugoms taikomų įkainių derinimo veiksmų bendroji sistema“, kuri buvo atskleista atliekant tyrimą, patvirtino, kad buvo padarytas „sudėtingas pažeidimas, sudarytas iš įvairių veiksmų, kuriuos [buvo] galima kvalifikuoti arba kaip susitarimą, arba kaip suderintus veiksmus; juos vykdydami konkurentai sąmoningai konkurencijos pavojų pakeitė praktiniu bendradarbiavimu“.

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

29 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.

30 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.

31 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.

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

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

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

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

– EEE susitarimo 53 straipsnį – nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su oro transportu EEE maršrutuose, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos 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.

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

34 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).

35 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 ir tęstinį [SESV] 101 straipsnio, [EEE susitarimo] 53 straipsnio ir [EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto] 8 straipsnio pažeidimą, siejamą su toliau nurodytais maršrutais ir laikotarpiais.

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

   <…>

   n) [*Martinair*] nuo 2001 m. sausio 22 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:

   <…>

   n) [*Martinair*] 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 EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių], toliau nurodytais laikotarpiais:

   <…>

   n) [*Martinair*] 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:

   <…>

   n) [*Martinair*] nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

<…>

3 straipsnis

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

<…>

m) [*Martinair*]: 15 400 000 [EUR];

<…>

4 straipsnis

1 straipsnyje nurodytos įmonės nedelsdamos nutraukia tame straipsnyje nurodytą vieną ir 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

36 2017 m. gegužės 29 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo *Martinair* ieškinį, kuriuo ji visų pirma prašė panaikinti visą ginčijamą sprendimą, kiek jis su ja susijęs, nepatenkinus pirmojo reikalavimo, panaikinti ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 2 dalies n punktą ir 3 dalies n punktą, kiek Komisija ją pripažino atsakinga už pažeidimą, susijusį su atvykstamaisiais maršrutais, taip pat panaikinti 1 straipsnio 1 dalies n punktą, 2 dalies n punktą, 3 dalies n punktą ir 4 dalies n punktą, kiek Komisija nusprendė, kad vienas tęstinis pažeidimas apima atsisakymą mokėti komisinius.

37 Grįsdama šį ieškinį, *Martinair* nurodė tris pagrindus.

38 Antrasis iš šių pagrindų grindžiamas tuo, kad Komisija neturi kompetencijos taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms. Be to, Bendrasis Teismas savo iniciatyva pateikė pagrindą, grindžiamą tuo, kad Komisija neturi kompetencijos pagal EB ir Šveicarijos susitarimą dėl oro transporto konstatuoti EEE susitarimo 53 straipsnio pažeidimą ir už jį skirti sankcijas, kiek tai susiję su maršrutais tarp EEE susitarimo šalyse, kurios nėra Sąjungos narės, esančių oro uostų ir Šveicarijoje esančių oro uostų.

39 2019 m. liepos 1 d. sprendimu ši byla buvo sujungta su byla *KLM / Komisija*, T-325/17, siekiant pradėti žodinį proceso etapą.

40 Skundžiamu sprendimu Bendrasis Teismas atmetė visus tuos pagrindus, įskaitant tą, kurį jis pateikė savo iniciatyva. Vis dėlto tame sprendime jis konstatavo, kad Komisija pripažino, jog nustatydama baudas ji galėjo „netyčia“ į pardavimų vertę įtraukti tam tikrų vežėjų, kuriems pateikti prieštaravimai, apyvartą, per atitinkamą laikotarpį pasiektą tuose maršrutuose, ir nusprendė, kad tai turėjo įtakos tik pajamoms, į kurias reikia atsižvelgti apskaičiuojant bazinį šių baudų dydį.

Apeliacinės bylos šalių reikalavimai

41 Apeliaciniu skundu *Martinair* Teisingumo Teismo prašo:

– panaikinti skundžiamą sprendimą, kiek juo pripažįstama, kad Komisijos turi kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų valstybių,

– panaikinti visą ginčijamą sprendimą, o nepatenkinus šio reikalavimo, panaikinti tą sprendimą tiek, kiek juo konstatuojama, kad *Martinair* pažeidė SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, kiek tai susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų valstybių ir

– bet kuriuo atveju priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas, įskaitant tas, kurias *Martinair* patyrė Bendrajame Teisme.

42 Komisija Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti apeliacinį skundą ir priteisti iš *Martinair* bylinėjimosi išlaidas,

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

Dėl apeliacinio skundo

43 Grįsdama apeliacinį skundą *Martinair* nurodo vienintelį pagrindą; ji tvirtina, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą ir pažeidė savo pareigą motyvuoti, kai nusprendė, kad atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos patenka į SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnio taikymo sritį.

44 Šį pagrindą sudaro keturios dalys. Pirma, *Martinair* tvirtina, kad Bendrasis Teismas neįvykdė pareigos motyvuoti sprendimą, padarė teisės klaidą ir pažeidė minėtas nuostatas, kai nusprendė, kad atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos turėjo reikšmingą poveikį EEE, dėl kurio Komisija turi kompetenciją. Antra, ji teigia, kad Bendrasis Teismas padarė tuos pačius pažeidimus ir tą pačią teisės klaidą, kai nusprendė, kad veiksmai, susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis, turėjo tikėtiną poveikį EEE. Trečia, ji teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai pakeitė Komisijos motyvus savaisiais ir neteisėtai pakeitė įrodinėjimo naštą taip, kad galėtų padaryti išvadą, jog veiksmai, susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis, turėjo apibrėžtą poveikį EEE. Ketvirta, Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą ir pažeidė minėtas nuostatas, kai nusprendė, kad dėl vieno tęstinio pažeidimo Komisijos kompetencija gali būti praplėsta taip, kad apimtų veiksmus už EEE ribų.

Dėl pirmos dalies, susijusios su reikšmingo poveikio EEE buvimu, leidžiančiu įrodyti Komisijos kompetenciją dėl atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų

Šalių argumentai

45 *Martinair* tvirtina, kad, siekdamas įrodyti pakankamai glaudų ryšį su EEE, nors skundžiamo sprendimo 139 punkte konstatavo, kad beveik visi atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų pardavimai vyksta už EEE ribų, Bendrasis Teismas to sprendimo 141 punkte iškėlė hipotezę, kad atitinkami papildomi mokesčiai gali turėti įtakos ne tik bendrai kainai, kurią moka ekspeditoriai, bet gali taip pat antru lygmeniu paveikti kainas, kurias už savo paslaugas ekspeditoriai taiko savo klientams, jeigu dėl atitinkamo kartelio atsiradusias galimas papildomas išlaidas jie įtrauks į savo paslaugų paketų kainą. To sprendimo 142 punkte jis padarė išvadą, kad šių kainų padidėjimas taip pat gali turėti įtakos įkainiams, kuriuos siuntėjai, perkantys ekspeditorių paslaugas, taiko prekėms, siunčiamoms galutiniams klientams EEE.

46 Vis dėlto toks poveikis nebuvo nei įrodytas, nei pakankamai reikšmingas, kad lemtų apibrėžtą poveikį, kaip jis suprantamas 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendime *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632). Iš tiesų, toks poveikis priklauso nuo savarankiško numanomo ekspeditorių ir siuntėjų sprendimo papildomas išlaidas perkelti atitinkamiems savo klientams, jų priimto be *Martinair* paskatinimo imtis kokių nors veiksmų EEE. Tačiau byloje, dėl kurios buvo priimtas tas sprendimas, poveikis konkurencijai buvo tik *Intel Corporation Inc*. veiksmų rezultatas. Be to, šiuo atveju kalbama ne apie pasaulinę rinką, o apie kelias vietines rinkas, ir konkurencija dėl atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų nebuvo vykdoma EEE.

47 Be to, poveikis, pasireiškiantis į EEE importuotų prekių pabrangimu (net jei būtų įtikinamas), nėra betarpiškas, taigi jo ryšio su veiksmais už EEE ribų nepakanka, kad būtų galima įrodyti pakankamą ryšį su EEE. Jei būtų laikomasi Bendrojo Teismo požiūri, reikėtų manyti, kad bet kokie veiksmai už EEE ribų pasaulinėje vertės grandinėje gali turėti poveikį EEE viduje. Toks platus kriterijaus, grindžiamo antikonkurencinių veiksmų apibrėžtu poveikiu Sąjungoje (toliau – apibrėžto poveikio kriterijus), aiškinimas padarytų jį beprasmį atsižvelgiant į globalizuotą ekonomiką ir platinimo tinklus.

48 Taigi, Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, kad netiesioginio ir bet kuriuo atveju nereikšmingo poveikio užteko tam, kad būtų pakankamai įrodytas apibrėžtas poveikis vidaus rinkoje. Be to, jis neįvykdė pareigos motyvuoti, kai rėmėsi numanomų, spekuliatyvių, taigi nepatikrinamų padarinių grandine vietoj to, kad nustatytų pakankamą betarpišką ryšį tarp nagrinėjamų veiksmų ir EEE.

49 Priešingai nei tvirtina Komisija, ši dalis yra priimtina, nes ja ginčijami ne faktai, o tariamo poveikio teisinis vertinimas, dėl kurio Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad iš tiesų padarytas apibrėžtas poveikis.

50 Komisija tvirtina, kad šią dalį reikia atmesti, nes ji yra nepriimtina, kiek susijusi su Bendrojo Teismo atliktu faktų vertinimu, o kitais atžvilgiais – nepagrįsta. Teisingumo Teismo vertinimas

Teisingumo Teismo vertinimas

51 Pirmiausia reikia priminti, kad apibrėžto poveikio kriterijumi, kaip ir antikonkurencinių veiksmų vykdymo vieta grindžiamu kriterijumi, siekiama apsisaugoti nuo veiksmų, kurie, nors nebuvo atlikti Sąjungos arba, nelygu atvejui, EEE teritorijoje, tačiau kurių antikonkurencinis poveikis gali būti jaučiamas Sąjungos arba EEE rinkoje. Taigi, vadovaujantis apibrėžto poveikio kriterijumi galima pateisinti Sąjungos arba EEE konkurencijos teisės taikymą atsižvelgiant į viešąją tarptautinę teisę, kai galima numatyti, kad aptariami veiksmai padarys betarpišką ir esminį poveikį Sąjungoje arba EEE. Pakanka atsižvelgti į galimą veiksmų poveikį konkurencijai, kad būtų tenkinamas numatomumo reikalavimas. Be to, pakanka, kad atitinkami veiksmai „gali“ turėti betarpišką poveikį Sąjungoje ar EEE, kad būtų tenkinamas betarpiškumo reikalavimas (šiuo klausimu žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 45, 49, 51 ir 52 punktus).

52 Taigi, kaip teigia *Martinair*, norėdama įrodyti, kad apibrėžto poveikio kriterijus yra tenkinamas, Komisija turi įrodyti, kad atitinkami veiksmai turi numatomą, betarpišką ir esminį poveikį Sąjungoje arba, kaip šiuo atveju, EEE; šiuos kriterijus Bendrasis Teismas priminė skundžiamo sprendimo 122 ir 143 punktuose. Vis dėlto, priešingai nei *Martinair* teigia šioje apeliacinio skundo vienintelio pagrindo dalyje, skundžiamo sprendimo 141 ir 142 punktuose Bendrasis Teismas nenukrypo nuo šio kriterijaus ir nenurodė, jog vien netiesioginio, tolimo, spekuliatyvaus ir bet kokiu atveju neesminio poveikio pakanka, kad būtų konstatuotas apibrėžto poveikio buvimas, kaip jis suprantamas pagal šio sprendimo ankstesniame punkte primintą jurisprudenciją.

53 Kaip matyti iš kartu aiškinamų skundžiamo sprendimo 117, 118, 121 ir 134–143 punktų, šie 141 ir 142 punktai yra Bendrojo Teismo analizės, susijusios su pirmojo pagrindo, kuriuo Komisija rėmėsi ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje, kad pagrįstų savo išvadą, jog šiuo atveju tenkinamas apibrėžto poveikio kriterijus, reikšmingumo vertinimu, dalis. Šį pagrindą sudarė „padidėjusios oro transporto į EEE sąnaudos ir dėl to didesnės importuotų prekių kainos, [kurios] savaime galėjo daryti poveikį EEE vartotojams“; jį Bendrasis Teismas nurodė kaip „nagrinėjamą poveikį“ (toliau – poveikis importuotų prekių kainoms), dėl kurio *Martinair* teigė, kad tai nebuvo vienas iš ginčijamų veiksmų sukeltų padarinių, į kuriuos Komisija galėjo pagrįstai atsižvelgti taikydama apibrėžto poveikio kriterijų.

54 Taigi, kadangi skundžiamo sprendimo 141 ir 142 punktuose nenagrinėjamas klausimas, ar poveikis importuotų prekių kainoms buvo numanomas, esminis ir betarpiškas, negalima manyti, kad tuose punktuose Bendrasis Teismas nusprendė, jog netiesioginio, tolimo, spekuliatyvaus ir bet kokiu atveju neesminio poveikio pakanka, kad būtų įrodytas apibrėžto poveikio EEE buvimas. Taigi šios apeliacinio skundo vienintelio pagrindo dalies pirma argumentų grupė paremta klaidingu skundžiamo sprendimo aiškinimu, todėl tuos argumentus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

55 Antra, kadangi *Martinair* ginčija skundžiamo sprendimo 141 ir 142 punktuose pateiktą Bendrojo Teismo vertinimą, kad ginčijami veiksmai turėjo poveikį importuotų prekių kainoms, reikia priminti, kad pagal SESV 256 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 58 straipsnio pirmą pastraipą apeliaciniame skunde turi būti pateikiami tik teisės klausimai.

56 Taigi Bendrajam Teismui konstatavus ar įvertinus faktines aplinkybes, pagal SESV 256 straipsnį Teisingumo Teismas turi kompetenciją patikrinti Bendrojo Teismo pateiktą teisinį šių faktinių aplinkybių ir jomis remiantis padarytų teisinių išvadų vertinimą (šiuo klausimu žr. 1998 m.

gegužės 28 d. Sprendimo *Deere / Komisija*, C-7/95 P, EU:C:1998:256, 21 punktą, taip pat 2024 m. sausio 11 d. Sprendimo *Planistat Europe ir Charlot / Komisija*, C-363/22 P, EU:C:2024:20, 50 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją).

57 Tik Bendrasis Teismas turi jurisdikciją nustatyti ir vertinti bylai reikšmingas faktines aplinkybes ir įrodymus. Jeigu šie įrodymai buvo gauti teisėtai, paisyta bendrųjų teisės principų ir procesinių normų, taikomų įrodinėjimo naštos paskirstymui ir įrodymų tyrimui, tik Bendrasis Teismas gali nustatyti jam pateiktų įrodymų vertę. Faktinių aplinkybių ir įrodymų vertinimas, nebent jie buvo iškreipti, nėra teisės klausimas, dėl kurio galima pateikti apeliacinį skundą Teisingumo Teismui (1998 m. gegužės 28 d. Sprendimo *Deere / Komisija*, C-7/95 P, EU:C:1998:256, 22 punktas ir 2021 m. kovo 18 d. Sprendimo *Pometon / Komisija*, C-440/19 P, EU:C:2021:214, 50 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

58 Šiuo atveju *Martinair* iš esmės teigia, kad poveikis importuotų prekių kainoms priklausė tik nuo savarankiško numanomo ekspeditorių ir siuntėjų sprendimo dėl ginčijamo kartelio atsiradusias papildomas išlaidas perkelti atitinkamiems savo klientams ir kad konkurencija dėl atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų vyko vietos rinkose už EEE ribų, dėl to šiuo atveju negalima konstatuoti, jog yra poveikis, kuriuo Komisija gali remtis taikydama apibrėžto poveikio kriterijų.

59 Taip *Martinair* ginčija skundžiamo sprendimo 139–142 punktuose Bendrojo Teismo pateiktas išvadas. Vis dėlto tuose punktuose Bendrasis Teismas tik išdėstė ir įvertino faktines aplinkybes, aiškiai nurodytas ginčijamo sprendimo 14, 17 ir 70 konstatuojamosiose dalyse ir šalių atsakymuose į proceso organizavimo priemones, kurių jis ėmėsi, siekdamas tik patikrinti, ar buvo įrodytas poveikis importuotų prekių kainoms, kuriuo Komisija rėmėsi kaip pagrindu taikyti apibrėžto poveikio kriterijų, tačiau neatliko jokio šių faktinių aplinkybių teisinio vertinimo. Iš tiesų, kaip matyti, be kita ko, iš skundžiamo sprendimo 143 punkto, tik vėliau Bendrasis Teismas patikrino, ar tas poveikis priskirtinas prie sąvokos „apibrėžtas poveikis“, kaip ji suprantama šio sprendimo 51 punkte nurodytoje jurisprudencijoje.

60 Taigi reikia pripažinti, kad pateikdama šiuos argumentus *Martinair* iš tikrųjų prašo Teisingumo Teismo iš naujo įvertinti faktines aplinkybes, kurias Bendrasis Teismas išdėstė ir įvertino minėtuose 139–142 punktuose, o tai, kaip priminta šio sprendimo 57 punkte, nepriklauso Teisingumo Teismo kompetencijai nagrinėjant apeliacinį skundą, nes nebuvo nurodyta, kad tos faktinės aplinkybės buvo iškraipytos. Taigi šiuos argumentus reikia atmesti kaip nepriimtinus.

61 Atsižvelgiant į tai, kad remdamasi tais pačiais argumentais, išdėstytais šio sprendimo 46–48 punktuose, *Martinair* taip pat nesutiko, jog toks poveikis yra esminis ir betarpiškas, kaip jis suprantamas pagal šio sprendimo 51 punkte nurodytą jurisprudenciją, reikia pažymėti, kad klausimą, ar poveikis importuotų prekių kainoms buvo, be kita ko, esminis ir betarpiškas, kaip reikalaujama pagal šią jurisprudenciją, Bendrasis Teismas išnagrinėjo atitinkamai skundžiamo sprendimo 164–174 ir 175–183 punktuose.

62 Kiek tai susiję su esminiu poveikiu importuotų prekių kainoms, *Martinair* tik teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, nusprendęs, kad „bet kokiu atveju neesminio“ poveikio pakanka, kad būtų įrodytas apibrėžto poveikio buvimas.

63 Pagal SESV 256 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą, Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 58 straipsnio pirmą pastraipą ir Teisingumo Teismo procedūros reglamento 168 straipsnio 1 dalies d punktą bei 169 straipsnio 2 dalį matyti, kad apeliaciniame skunde turi būti tiksliai nurodytos sprendimo, kurį prašoma panaikinti, skundžiamos dalys ir teisiniai

argumentai, konkrečiai pagrindžiantys šį prašymą, antraip apeliacinis skundas ar atitinkamas jo pagrindas yra nepriimtini. Taigi apeliacinio skundo dalys, kuriose nėra jokių argumentų, konkrečiai skirtų skundžiamame sprendime padarytai teisės klaidai nustatyti, neatitinka šio reikalavimo ir turi būti atmestos kaip nepriimtinos (2024 m. spalio 4 d. Sprendimo *Ferriere Nord / Komisija*, C-31/23 P, EU:C:2024:851, 51 ir 52 punktai ir juose nurodyta jurisprudencija).

64 Taigi reikia konstatuoti, kad toks bendras teiginys šių reikalavimų neatitinka. Vadinasi, *Martinair* argumentus, kiek jie susiję su Bendrojo Teismo atliktu poveikio importuotų prekių kainoms esminio pobūdžio vertinimu, reikia atmesti kaip nepriimtinus.

65 Kiek tai susiję su betarpišku poveikiu importuotų prekių kainoms, reikia pažymėti, kad pirmiausia Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 175–178 punktuose išdėstė teisinius kriterijus, pagal kuriuos jis ketino vertinti, ar būtent toks poveikis šiuo atveju įrodytas. Šiuo klausimu jis nurodė, kad vien tik ekspeditorių įsitraukimas negalėjo nutraukti priežastinio ryšio tarp ginčijamų veiksmų ir tokio poveikio ir taip pašalinti jo betarpiškumą, nes jį objektyviai sukėlė ginčijamas kartelis pagal įprastą rinkos veikimą, taigi ne tik šio priežastinio ryšio nenutraukė, bet jį tęsė.

66 Toliau skundžiamo sprendimo 179–182 punktuose jis atmetė *Martinair* argumentus, kuriais ji ginčijo betarpišką poveikį importuotų prekių kainoms.

67 Taigi to sprendimo 179 punkte jis atmetė *Martinair* argumentus, kad buvo konkrečių požymių, jog bent dalis kainų, kurias ekspeditoriai taikė siuntėjams per nagrinėjamą laikotarpį, pačios buvo antikonkurencinių veiksmų, už kuriuos Komisija nubaudė ekspeditorius, rezultatas. Šiuo klausimu jis pažymėjo, kad *Martinair* neįrodė ir netgi neteigė, kad, kiek tai susiję su šiais veiksmais, ekspeditoriai neteisėtai juos derino, siekdami papildomas išlaidas, kurias jie turėjo padengti, perkelti siuntėjams; ji taip pat neįrodė, kad tie veiksmai galėjo trukdyti ekspeditoriams perkelti tas papildomas išlaidas siuntėjams.

68 To paties sprendimo 180 punkte Bendrasis Teismas nustatė, kad *Martinair*, pirma, nepagrindė savo argumento, kad papildomi mokesčiai, kuriuos ekspeditoriai taikė siuntėjams, buvo didesni nei papildomi mokesčiai, kuriuos tie ekspeditoriai mokėjo vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, ir, antra, nepaaiškino, kodėl ekspeditoriai negalėjo tuo pačiu metu siuntėjams perkelti ir dėl vieno tęstinio pažeidimo susidariusias papildomas išlaidas, ir jiems taikyti papildomus mokesčius, kurių bendra suma viršijo papildomus mokesčius, kuriuos jie patys turėjo sumokėti vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai.

69 Skundžiamo sprendimo 181 punkte jis padarė išvadą, kad numatomo papildomų išlaidų perkėlimo EEE įsikūrusiems siuntėjams negalima laikyti antikonkurencinių veiksmų, už kuriuos Komisija nubaudė ekspeditorius, rezultatu ir atitinkamai klaidingu arba nesusijusiu su įprastu rinkos veikimu.

70 To sprendimo 182 punkte Bendrasis Teismas taip pat atmetė *Martinair* argumentą dėl „pirkimo galios“, kurią tariamai turėjo ekspeditoriai, motyvuodamas tuo, kad *Martinair* nepateikė jokių įrodymų ir net nepaaiškino, kaip ši galia galėjo nutraukti priežastinį ryšį tarp ginčijamų veiksmų ir poveikio importuotų prekių kainoms.

71 Galiausiai, skundžiamo sprendimo 183 punkte remdamasis tomis aplinkybėmis jis padarė išvadą, kad poveikis importuotų prekių kainoms buvo, kaip reikalaujama, betarpiškas.

72 Pirma, Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidos, kai skundžiamo sprendimo 175–178 punktuose nusprendė, kad trečiųjų šalių, pavyzdžiui, ekspeditorių, įsitraukimas savaime nepašalina ginčijamų veiksmų poveikio betarpiškumo, nes pagal įprastą rinkos veikimą ginčijamas kartelis objektyviai lemia tokį įsitraukimą.

73 Toks požiūris 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendime *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632) suformuotoje jurisprudencijoje, kuria remiasi *Martinair*, nebuvo paneigtas.

74 Iš tiesų iš to sprendimo nematyti, kad betarpiškumo sąlygą, kuriai esant antikonkurenciniai veiksmai tenkina apibrėžto poveikio kriterijų, gali atitikti tik įmonės, persekiojamos už SESV 101 arba 102 straipsnio pažeidimą, veiksmais tyčia sukeltas poveikis konkurencijai.

75 Be to, iš to sprendimo nematyti, kad Teisingumo Teismas jame pateikė poveikio betarpiškumo apibrėžtį, kuri būtų taikoma tik pasaulinei rinkai; tai paneigtų hipotezę, kuri *Martinair* teigimu taikoma šiuo atveju, kai kalbama apie kelias vietines rinkas.

76 Antra, kiek tai susiję su *Martinair* tvirtinimu, kad šiomis aplinkybėmis papildomų mokesčių perkėlimas priklausė nuo nepriklausomo ekspeditorių ir siuntėjų sprendimo, reikia pažymėti, kad ji iš tikrųjų prašo Teisingumo Teismo iš naujo įvertinti faktines aplinkybes, kurias Bendrasis Teismas išdėstė ir įvertino skundžiamo sprendimo 179–182 punktuose, nenurodžiusi, kad jos buvo iškraipytos. Atsižvelgiant į šio sprendimo 57 punkte nurodytą jurisprudenciją, šiuos argumentus reikia atmesti kaip nepriimtinus.

77 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad šio sprendimo 46–48 punktuose nurodytus *Martinair* argumentus, kiek jie nėra nepriimtini dėl šio sprendimo 58–60, 62–64 ir 76 punktuose įvardytų priežasčių, reikia atmesti kaip nepagrįstus.

78 Trečia, reikia priminti, kad pareiga motyvuoti, tenkanti Bendrajam Teismui pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 36 straipsnį, siejamą su jo 53 straipsnio pirma pastraipa, reiškia, kad jis turi aiškiai ir nedviprasmiškai išdėstyti motyvus, kuriais vadovavosi, kad suinteresuotieji asmenys galėtų susipažinti su priimto sprendimo pagrindimu, o Teisingumo Teismas – vykdyti teisminę kontrolę (2013 m. balandžio 11 d. Sprendimo *Mindo / Komisija*, C-652/11 P, EU:C:2013:229, 29 punktas; taip pat 2024 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Covestro Deutschland ir Vokietija / Komisija*, C-790/21 P ir C-791/21 P, EU:C:2024:792, 113 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

79 Vis dėlto ši pareiga nereiškia, kad Bendrasis Teismas turi išsamiai ir vieną po kito išnagrinėti visus bylos šalių išdėstytus argumentus. Taigi motyvavimas gali būti numanomas su sąlyga, kad jis leidžia suinteresuotiesiems asmenims suprasti motyvus, kuriais remiasi Bendrasis Teismas, o Teisingumo Teismui – turėti pakankamai informacijos, kad jis galėtų vykdyti kontrolę, kai nagrinėja apeliacinį skundą (2004 m. sausio 7 d. Sprendimo *Aalborg Portland ir kt. / Komisija*, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P ir C-219/00 P, EU:C:2004:6, 372 punktas, taip pat 2024 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Covestro Deutschland ir Vokietija / Komisija*, C-790/21 P ir C-791/21 P, EU:C:2024:792, 114 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

80 Taip pat reikia priminti, kad minėta pareiga motyvuoti yra esminis procedūrinis reikalavimas, kurį reikia skirti nuo motyvų pagrįstumo klausimo, susijusio su ginčijamo akto teisėtumu iš esmės (1998 m. balandžio 2 d. Sprendimo *Komisija / Sytraval ir Brink's France*, C-367/95 P,

EU:C:1998:154, 67 punktas ir 2024 m. spalio 4 d. Sprendimo *UPL Europe ir Indofil Industries (Netherlands) / Komisija*, C-262/23 P, EU:C:2024:862, 134 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

81 Tvirtindama, kad Bendrasis Teismas pažeidė pareigą motyvuoti, kai rėmėsi tariamų, spekuliatyvių ir todėl nepatikrinamų padarinių grandine vietoj to, kad įrodytų, kad buvo pakankamas ir betarpiškas ryšys su EEE, *Martinair* iš tikrųjų ginčija skundžiamo sprendimo 139–143 punktuose išdėstytų motyvų pagrįstumą. Tokiu teiginiu negalima grįsti priekaišto, kad Bendrasis Teismas neįvykdė pareigos motyvuoti savo sprendimą.

82 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad apeliacinio skundo vienintelio pagrindo pirmą dalį reikia atmesti kaip iš dalies nepriimtiną ir iš dalies nepagrįstą.

Dėl antros dalies, susijusios su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų srityje vykdytų veiksmų tikėtinu poveikiu

Šalių argumentai

83 *Martinair* tvirtina, kad nustatant, ar tenkinamas apibrėžto poveikio kriterijus, reikia atsižvelgti ne tik į tai, ar veiksmų poveikis konkurencijai yra numatomas, esminis ir betarpiškas, bet ir įvertinti tokio poveikio tikėtinumą. Šis tikėtinumo reikalavimas būtų griežtesnis nei paprastas faktas, kad nagrinėjami veiksmai „gali“ turėti poveikį EEE. Tam, kad Komisija galėtų pasinaudoti savo kompetencija, būtų reikalaujama, kad poveikis EEE būtų ne tik įmanomas, bet ir labiau tikėtinas nei netikėtinas.

84 Šiuo klausimu pažymėtina, kad, pirma, Bendrasis Teismas neįvykdė pareigos motyvuoti, padarė teisės klaidą ir nesilaikė SESV 101 straipsnio, kai skundžiamo sprendimo 128–132 punktuose nusprendė, kad nagrinėjamo pažeidimo pripažinimas pažeidimu „dėl tikslo“ padarė perteklinį bet kokį poveikio EEE tikėtinumo vertinimą. Taigi jis neteisingai to sprendimo 133 punkte atmetė *Martinair* argumentus šiuo klausimu.

85 Iš to, kad tam tikrais veiksmais paprastai siekiama riboti konkurenciją, negalima daryti išvados, kad jais automatiškai ribojama konkurencija vidaus rinkoje. Žinoma, tai nereikštų įrodyti, kad padarytas realus poveikis EEE. Vis dėlto, kad įrodytų, jog turi kompetenciją dėl veiksmų, vykdytų už EEE ribų, pagal apibrėžto poveikio kriterijų Komisija privalo įrodyti, kad tokie veiksmai gali turėti poveikį EEE; ginčijamame sprendime Komisija to nepadarė, o Bendrasis Teismas to taip pat nepatikrino. Jis konstatavo, kad nagrinėjami veiksmai buvo skirti riboti konkurenciją vidaus rinkoje, paskui atsižvelgė į tai, kad jų imtasi ir jie įvykdyti už EEE ribų. *Martinair* nekontroliuoja nei ekspeditorių taikomų kainų siuntėjams, nei vartotojams EEE taikomų kainų, todėl savo „atvykstamaisiais veiksmais“ negalėjo siekti riboti konkurenciją EEE.

86 Jeigu Bendrojo Teismo teiginys, kad konkurencijos apribojimo pripažinimas apribojimu „dėl tikslo“ reiškia, kad egzistuoja tikėtinas poveikis vidaus rinkai, būtų pagrįstas, SESV 101 straipsnis būtų taikomas bet kokiems slaptiems veiksmams, nesvarbu, kur dėl jų susitarta, kur jie vykdomi arba kur jie daro poveikį. Toks SESV 101 straipsnio aiškinimas negali būti teisingas ir, be to, pažeidžia bendruosius tarptautinės teisės principus.

87 Antra, Bendrasis Teismas padarė klaidą, kai neįvertino prielaidų, kuriomis Komisija grindė savo išvadas dėl netiesioginio poveikio EEE, tikėtinumo, nors ginčijamame sprendime toks poveikis buvo preziumuotas.

88 Skundžiamo sprendimo 141 punkte jis konstatavo, kad, jeigu ekspeditoriai visas dėl ginčijamo kartelio patirtas papildomas išlaidas įtraukia į savo paslaugų paketų kainą, šis poveikis gali pasireikšti EEE. Vis dėlto Komisija nei išnagrinėjo šio Bendrojo Teismo nurodyto poveikio, nei atsižvelgė į numanomas šių prielaidų analitines ir faktines sąlygas ir ji to net neginčija. Pirma, ji nepatikrino, ar ginčijami veiksmai lėmė oro transporto paslaugų pabrangimą už EEE ribų esančiose rinkose. Antra, net jeigu buvo įrodyta, kad padarytas poveikis konkurencijai, Komisija nei nustatė, nei nagrinėjo, ar tai buvo ekspeditorių bendrųjų išlaidų padidėjimas, ir, jeigu taip, koks buvo to poveikio arba pabrangimo mastas. Trečia, net jeigu ekspeditorių išlaidos padidėjo, ji neatsižvelgė į galimybę, kad ekspeditoriai perkėlė šias didesnes išlaidas savo klientams, t. y. siuntėjams, esantiems už EEE ribų, ir netgi to nepatikrino. Ketvirta, net jeigu toks išlaidų, hipotetinių ir veikiausiai nereikšmingų, perkėlimas įvyko, ji nepatikrino, ar siuntėjai atitinkamai padidino kainas. Be to, nacionalinių teismų nagrinėjamose civilinėse bylose dėl žalos atlyginimo EEE ir už jos ribų esantys siuntėjai ir ekspeditoriai, be kita ko, teigia, kad jie neperkėlė „papildomų išlaidų“, kurios galėjo atsirasti dėl ginčijamų veiksmų.

89 Nesant jokio tyrimo dėl papildomų išlaidų, kurias patirs EEE vartotojai, tikėtinumo ir masto, poveikis, kuriuo Komisija grindžia savo kompetenciją, iš esmės yra hipotetinis ir spekuliatyvus. Neįrodyta, pirma, kokiu mastu veiksmai atvykstamųjų krovinių vežimo srityje lėmė krovinių vežimo paslaugų bendrų kainų, taikytų ekspeditoriams, padidėjimą ir, antra, kokiu mastu šis padidėjimas lėmė didesnes kainas, taikytas siuntėjams, ir buvo perkeltas vartotojams, perkantiems į EEE importuotas prekes. Be kruopštaus vertinimo negalima daryti prielaidos, kad kainų padidėjimas aukštutinėje grandyje tiesiogiai atsispindi kainų padidėjimu žemutinėje grandyje.

90 Komisijos nurodytas ir Bendrojo Teismo be išlygų pripažintas poveikis yra tik hipotetinis arba, bet kuriuo atveju, mažareikšmis ir nepakankamai tikėtinas, kad lemtų apibrėžtą poveikį. Bendrojo Teismo išvada grindžiama prielaida, kad ekspeditoriai perkelia papildomas išlaidas, ir prielaida, kad siuntėjai jas perkelia toliau, nors nė vienos iš šių prielaidų tikėtinumas nėra patvirtintas, nepaisant to, kad yra daug įrodymų, kurie kelia abejonių dėl jų patikimumo. Kai nusprendė, kad veiksmų tikėtiną poveikį EEE viduje galima nustatyti remiantis spekuliatyviais kriterijais ir vertinimais, Bendrasis Teismas neįvykdė pareigos motyvuoti, ir, bet kuriuo atveju, padarė teisės klaidą ir pažeidė SESV 101 straipsnį.

91 Komisija teigia, kad ši dalis yra iš dalies nepriimtina ir iš dalies nepagrįsta

Teisingumo Teismo vertinimas

92 Pirma, reikia pažymėti, kad iš šio sprendimo 51 punkte nurodytos jurisprudencijos matyti, jog su apibrėžto poveikio „tikėtinumu“ susijusi sąlyga, kuria remiasi *Martinair*, nesiskiria nuo sąlygos, susijusios su šio poveikio numatomumu, nes pagal tą jurisprudenciją tam, kad būtų įvykdyta su numatomumo reikalavimu susijusi sąlyga, pakanka atsižvelgti į tikėtiną veiksmų poveikį konkurencijai. Taigi *Martinair* neteisingai teigia, kad tikėtinumo reikalavimas yra papildomas kriterijus, kuris pridedamas prie kriterijų, pagal kuriuos poveikis turi būti numatomas, esminis ir betarpiškas. Vadinasi, kaip nurodyta šio sprendimo 83 punkte, *Martinair* negali pagrįstai

priekaištauti Bendrajam Teismui nepatikrinus poveikio importuotų prekių kainoms tikėtinumo, nors skundžiamo sprendimo 144–163 punktuose Bendrasis Teismas analizavo šio poveikio numatomumą.

93 Antra, reikia pažymėti, kad skundžiamo sprendimo 128 punkte Bendrasis Teismas nurodė, kad, kai veiksmus Komisija, kaip šiuo atveju, laiko tokiais žalingais konkurencijai vidaus rinkoje ar EEE, kad jie gali būti pripažinti konkurencijos ribojimu „dėl tikslo“, kaip jis suprantamas pagal SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, negali būti reikalaujama taikant apibrėžto poveikio kriterijų įrodyti konkretų poveikį, kurį reikia įrodyti, kad veiksmai būtų pripažinti konkurencijos ribojimu „dėl poveikio“, kaip jis suprantamas pagal tas nuostatas.

94 Panašiai to sprendimo 132 punkte jis nurodė, kad apibrėžto poveikio kriterijaus aiškinimas, kad, kaip teigia *Martinair*, jį taikant reikia pateikti ginčytinų 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.

95 Tuo remdamasis skundžiamo sprendimo 133 punkte Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad, pirma, *Martinair* 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.

96 Vis dėlto, kaip jau nurodyta to 133 punkto antroje dalyje išdėstytuose motyvuose, iš tų *Martinair* ginčijamų punktų negalima daryti išvados, kad Bendrasis Teismas nusprendė, jog, ginčijamą pažeidimą pripažinus pažeidimu „dėl tikslo“, nebereikia vertinti galimo poveikio EEE viduje, kuriuo galima pagrįsti Komisijos kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnio ir EEE susitarimo 53 straipsnį veiksmams už EEE ribų.

97 Iš kartu aiškinamų skundžiamo sprendimo 124–142 punktų matyti, kad tuose ginčijamuose punktuose Bendrasis Teismas tik atmetė jam pateiktus *Martinair* argumentus, apibendrintus to sprendimo 107 ir 108 punktuose. Taigi tuose punktuose jis išdėstė motyvus, dėl kurių pripažintina, kad *Martinair* klaidingai teigė, jog tai, kad ginčijamo sprendimo 917 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė neatlikusi jokio nagrinėjamų antikonkurencinių veiksmų antikonkurencinio poveikio vertinimo, reiškia, kad dėl tų veiksmų pobūdžio Komisija neįvertino, ar jie konkurencijai Sąjungoje arba EEE turėjo tokį poveikį, kuriuo, atsižvelgiant į apibrėžto poveikio kriterijų, galima grįsti jos kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms.

98 Viena vertus, iš esmės atsakydamas, kad apibrėžto poveikio kriterijus, kuriuo grindžiama Komisijos ekstrateritorinė kompetencija, skiriasi nuo klausimo, ar ginčijamas kartelis gali būti pripažintas konkurencijos ribojimu, kaip jis suprantamas pagal SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidos. Kaip generalinis advokatas taip pat pažymėjo išvados 42 punkte, 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, kuriam taikoma Komisijos kompetencija pagal Sąjungos teisę konstatuoti konkurencijos taisyklių pažeidimą ir už jį skirti sankcijas.

99 Kita vertus, Bendrojo Teismo analizė, kuria siekiama nustatyti, ar Komisija teisingai nusprendė, kad apibrėžto poveikio kriterijus šiuo atveju tenkinamas, pateikta skundžiamo sprendimo 144–184 punktuose, kiek tai susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimu, vertinant atskirai, ir to sprendimo 185–196 punktuose, kiek tai susiję su vienu tęstiniu pažeidimu, vertinant jį kaip visumą.

100 Šiomis aplinkybėmis *Martinair* klaidingai aiškina skundžiamą sprendimą, kai teigia, kad Bendrasis Teismas neįvykdė pareigos motyvuoti, padarė teisės klaidą ir pažeidė SESV 101 straipsnį, kai nusprendė, kad nagrinėjamą pažeidimą pripažinus pažeidimu „dėl tikslo“ padarė pertekliniu bet kokį galimo poveikio EEE vertinimą, siekiant pagrįsti Komisijos kompetenciją atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų srityje. Vadinasi, šio sprendimo 84–86 punktuose išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

101 Trečia, dėl šio sprendimo 87–90 punktuose išdėstytų argumentų pirmiausia reikia konstatuoti, kad, nors *Martinair* teigia, kad ginčijamas sprendimas yra netikslus, šiais argumentais kritikuojamas ne skundžiamas sprendimas, o ginčijamas sprendimas. Taigi 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).

102 Be to, reikia pažymėti, kad, kitaip nei teigia *Martinair*, Bendrojo Teismo atlikta prielaidų, kuriomis grindžiama Komisijos išvada dėl ginčijamo kartelio apibrėžto poveikio EEE, analizė apima ne tik ginčijamo sprendimo 141 punkte pateiktą išvadą, bet yra išdėstyta to sprendimo 124–142 punktuose. Juose nagrinėjamas būtent klausimas, ar papildomos išlaidos, kurias siuntėjai turėjo padengti, ir į EEE importuotų prekių pabrangimas, kurį jos galėjo lemti, yra ginčytinų veiksmų padariniai, kuriais Komisija pagrįstai rėmėsi taikydama apibrėžto poveikio kriterijų. Be to, to sprendimo 144–184 punktuose Bendrasis Teismas, atsižvelgdamas į *Martinair* pateiktus argumentus, analizavo, ar šis poveikis, kaip reikalaujama, buvo numatomas, esminis ir betarpiškas.

103 Konkrečiai kalbant apie skundžiamo sprendimo 141 punktą reikia priminti, kad jame, remdamasis tuo, ką konstatavo ankstesniuose to sprendimo punktuose, Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad, ekspeditoriams į savo paslaugų paketų kainą įtraukiant galimas dėl ginčijamo kartelio susidarančias papildomas išlaidas, vienintelis tęstinis pažeidimas, kiek jis susijęs su atvykstamaisiais kroviniais, gali turėti poveikį būtent ekspeditorių konkurencijai dėl tų siuntėjų kaip klientų pritraukimo ir atitinkamai tas poveikis importuotų prekių kainoms gali pasireikšti vidaus rinkoje arba EEE.

104 Vis dėlto iš esmės teigdama, kad tas 141 punktas yra klaidingas, ir šiuo klausimu pateikdama šio sprendimo 88–90 punktuose išdėstytus argumentus, *Martinair* iš tikrųjų siekia dar kartą ginčyti Bendrojo Teismo vertinimą, kad Komisija, pirma, turėjo pagrindą, taikydama apibrėžto poveikio kriterijų, atsižvelgti į poveikį importuotų prekių kainoms ir, antra, pakankamai įrodė, kad šis poveikis turėjo požymių, reikalingų tam, kad jis būtų laikomas, be kita ko, esminiu ir betarpišku. Taigi šie argumentai nesiskiria nuo tų, kurie pateikti pagrindžiant apeliacinio skundo vienintelio pagrindo pirmą dalį. Vis dėlto iš jų analizės matyti, kad *Martinair* nepavyko įrodyti, jog Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nusprendė, kad Komisija turėjo pagrindą atsižvelgti į šį poveikį šiuo tikslu.

105 Galiausiai, jeigu teigdama, kad Bendrasis Teismas neįvertino poveikio importuotų prekių kainoms tikėtinumo, *Martinair* iš tikrųjų tvirtina, kad Bendrasis Teismas neįvertino tokio poveikio numatomumo, užtenka pažymėti, kad klausimą, ar tas poveikis buvo numatomas, kaip reikalaujama pagal apibrėžto poveikio kriterijų, kaip jis suprantamas pagal šio sprendimo 51 punkte nurodytą jurisprudenciją, Bendrasis Teismas išnagrinėjo skundžiamo sprendimo 144–163 punktuose, kurie nėra susiję su šia dalimi.

106 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad apeliacinio skundo vienintelio pagrindo antrą dalį reikia atmesti kaip iš dalies nepriimtiną ir iš dalies nepagrįstą.

Dėl trečios dalies, susijusios su motyvų pakeitimu ir neteisėtu įrodinėjimo naštos perkėlimu

Šalių argumentai

107 *Martinair* pažymi, kad bendras apibrėžto poveikio kriterijaus vertinimas pateikiamas tik ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje. Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 101–197 punktuose patvirtino, kad šis kriterijus buvo tenkinamas, tuose punktuose pateikęs samprotavimus, pagrįstus įrodymais ir argumentais, kurių Komisija nepateikė nei ginčijamame sprendime, nei bylą nagrinėjant Bendrajame Teisme. Vis dėlto, Bendrajam Teismui jokiu būdu neleidžiama užpildyti nagrinėjamo akto motyvavimo spragų arba pakeisti akto rengėjo motyvų savaisiais.

108 Pirma, skundžiamo sprendimo 144–163 punktuose Bendrasis Teismas įvertino, ar buvo galima numatyti, kad tariamas kainų už atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugas nustatymas aukštutinėje grandyje darys poveikį siunčiamų prekių žemutinės grandies rinkoje, remdamasis išvada, kurios Komisija nebuvo padariusi nei ginčijamame sprendime, nei teismo procese. Visų pirma tai, kad tame sprendime nurodyta, jog krovinių vežimo paslaugų teikimo išlaidos yra gamybos sąnaudos, nereiškia, kad krovinių vežimo paslaugų kainos yra „kintamosios sąnaudos, turinčios įtakos ribinėms sąnaudoms“. Taigi, skundžiamo sprendimo 156 punkte Bendrasis Teismas pakeitė Komisijos motyvus savaisiais.

109 Be to, Bendrasis Teismas atmetė argumentą, kad dėl susisiekiančiųjų indų dėsnio veikimo papildomų išlaidų perkėlimas taptų nenumatomas, nors Komisija aiškiai atsisakė tai išnagrinėti. Vis dėlto į tokios analizės nebuvimą jis neatsižvelgė ir nurodė, kad tą poveikį įrodyti privalo *Martinair*, nors būtent Komisija turėjo savo teritorinę kompetenciją pagrįsti numatomu poveikiu. Taigi būtent Komisija turėjo įrodyti, kad atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų išlaidos gali būti perkeltos EEE vartotojams. Tai, kad *Martinair* pasirinko atlikti ekonominį tyrimą, šiai pareigai nedaro poveikio.

110 Antra, skundžiamo sprendimo 164–174 punktuose Bendrasis Teismas nusprendė, kad tariamas atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainų nustatymas turi esminį poveikį EEE ir kad šią išvadą pagrindžia pažeidimo požymiai, kaip antai trukmė, mastas ir pobūdis. Vis dėlto Komisija nepateikė nė vieno iš šių požymių, kad pagrįstų, jog atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainų poveikis konkurencijai EEE buvo esminis.

111 Be to, Bendrojo Teismo išvada skundžiamo sprendimo 172 punkte, kad krovinių vežimo paslaugų kaina, taigi ir atitinkami papildomi mokesčiai, yra svarbi vežamų prekių kainos sudedamoji dalis, kuri daro įtaką jų pardavimui, nebuvo įrodytas. Ankstesniame šio sprendimo punkte minėti požymiai, nurodyti ginčijamame sprendime, susiję ne su poveikiu EEE, kurį padarė atvykstamųjų

krovinių vežimo paslaugų kainos, bet su vienu tęstiniu pažeidimu, kuris daro tiesioginę įtaką EEE dėl prekių vežimo į užsienį. Tame sprendime nekonstatuota, kad atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos turėjo esminį poveikį EEE, taip pat jame nepateikta jokių įrodymų, susijusių su tariamu tų veiksmų poveikiu, kuriais remdamasis Bendrasis Teismas galėtų palikti galioti tai, ką jis tvirtina tame 172 punkte. Papildomų mokesčių dalis bendroje krovinių vežimo paslaugų kainoje šiuo klausimu neturi reikšmės, o byloje nėra nieko, kas įrodytų papildomų mokesčių ir importuotų prekių kainos ryšį. Taigi siekdamas padaryti 172 punkte pateiktą išvadą Bendrasis Teismas iš tiesų pakeitė neegzistuojančius Komisijos argumentus savo argumentais.

112 Trečia, skundžiamo sprendimo 175–183 punktuose Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad tariamas atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainų nustatymas turi betarpišką poveikį EEE, nors įvairiose vertės grandinės dalyse dalyvauja nepriklausomi subjektai, kurie patys turi nuspręsti, ar perkelti tas kainas. Vis dėlto, kaip nurodyta pirmojoje dalyje, ginčijamame sprendime Komisija neįrodė priežastinio ryšio, o netiesioginį poveikį grindė spekuliatyviomis ir nepatikrinamomis prielaidomis. Nesant poveikio betarpiškumo įrodymų ir netgi ginčijamame sprendime nepaminėjus, kad jis betarpiškas, Bendrojo Teismo išvada negali būti pagrįsta.

113 Komisija teigia, kad ši dalis yra nepagrįsta.

Teisingumo Teismo vertinimas

114 116 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 jos nurodytas aplinkybes. Vis dėlto užtikrindami tokią kontrolę Sąjungos teismai jokiais atvejais negali nagrinėjamo 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).

115 Taigi Bendrasis Teismas negali savo motyvais užpildyti ginčijamo akto motyvavimo spragos taip, kad jo nagrinėjimas nebūtų susijęs su jokiu tame 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).

116 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).

117 Reikia priminti, kad, kaip jau nurodyta šio sprendimo 53 punkte, grįsdama išvadą, kad šiuo atveju apibrėžto poveikio kriterijus buvo tenkinamas, ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje Komisija pirmiausia rėmėsi tuo, kad padarytas poveikis importuotų prekių kainoms.

118 Šiuo klausimu dėl priekaištų, kuriais kritikuojami skundžiamo sprendimo 144–163 punktai, kuriuose Bendrasis Teismas įvertino sąlygą, susijusią su to poveikio numatomumu, pirmiausia reikia pažymėti, kad tuose punktuose nagrinėdamas *Martinair* pateiktus argumentus, kuriais ji grindžia savo teiginį, kad šiuo atveju ta sąlyga nebuvo įvykdyta, Bendrasis Teismas rėmėsi ginčijamo sprendimo 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1045, 1199 ir 1208 punktais.

Remdamasis ginčijamo sprendimo konstatuojamosiomis dalimis ir *Martinair* pateiktų argumentų įvertinimu, skundžiamo sprendimo 163 punkte Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad Komisija įrodė, jog toks poveikis buvo pakankamai numatomas.

119 Dėl *Martinair* konkrečiai nurodyto skundžiamo sprendimo 156 punkto reikia pažymėti, kad tame punkte Bendrasis Teismas iš tiesų pripažino, jog krovinių vežimo paslaugų kaina yra ekspeditorių gamybos sąnaudos ir kad tai yra kintamosios sąnaudos, kurių padidėjimas iš esmės padidina ribines sąnaudas, pagal kurias ekspeditoriai nustato savo kainas. Tokią išvadą Bendrasis Teismas akivaizdžiai grindė ginčijamo sprendimo 14 ir 70 konstatuojamosiomis dalimis, aiškiai, vartodamas žodžius „kaip matyti iš“, paaiškindamas, kad ši išvada yra ne identiško tų konstatuojamųjų dalių teksto perkėlimas, o jo paties atlikto ginčijamo sprendimo ištraukų aiškinimo rezultatas. *Martinair* netvirtina, kad taip aiškindamas Bendrasis Teismas tą sprendimą iškraipė. Taigi Bendrasis Teismas tame punkte tik paaiškino ginčijamo sprendimo motyvus, remdamasis tam tikrais jame nurodytais elementais.

120 Galiausiai reikia pažymėti, kad, kaip teigia *Martinair*, Komisija turi įrodyti, jog apibrėžto poveikio kriterijus yra tenkinamas, taigi įrodyti, kad nagrinėjami veiksmai turi numatomą, betarpišką ir esminį poveikį Europos Sąjungoje arba, kaip šiuo atveju, EEE. Šios įrodinėjimo naštos paskirstymo taisyklės Bendrasis Teismas nepažeidė, kai atmetė *Martinair* argumentą, kad remiantis susisiekiančiųjų indų dėsniu papildomų išlaidų perkėlimas taptų nenumatomas, nors Komisija atsisakė tai išnagrinėti.

121 Šiuo aspektu skundžiamo sprendimo 144 ir 145 punktuose aptaręs tokio numatomumo reikalavimo apimtį, jo 149 punkte Bendrasis Teismas konstatavo, kad papildomų kuro ir saugumo mokesčių padidinimas iš esmės galėtų lemti bendros atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainos padidėjimą, nebent toks padidinimas dėl pakankamai tikėtino susisiekiančiųjų indų dėsnio veikimo būtų kompensuotas atitinkamai sumažinant įkainius ir kitus mokesčius. Bendrasis Teismas pridūrė, kad *Martinair* neįrodė, jog susisiekiančiųjų indų dėsnio veikimas yra toks tikėtinas, kad dėl jo poveikis importuotų prekių kainoms yra nenumatomas. Vis dėlto, prieš tai konstatuodamas, to sprendimo 146–148 punktuose ir 149 punkto pirmame sakinyje Bendrasis Teismas pateikė analizę, kurią, remdamasis ginčijamo sprendimo 846, 909, 1199 ir 1208 konstatuojamosiose dalyse išdėstytais veiksniais, apibendrintais skundžiamo sprendimo 146 ir 147 punktuose, užbaigė išvada, kad vežėjai, kuriems pareikšti prieštaravimai, galėjo numatyti, kad horizontalus papildomų kuro ir saugumo mokesčių nustatymas, kartu su atsisakymu mokėti komisinius, lems bendros atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainos padidėjimą.

122 Taigi tik konstatavęs, kad ginčijamame sprendime Komisija tinkamai įrodė tokio padidėjimo numatomumą, Bendrasis Teismas išnagrinėjo, ar *Martinair*, kuri rėmėsi ginčijamo sprendimo neteisėtumu šiuo aspektu, pateikė šią išvadą paneigiančių įrodymų. *Martinair* šiuo tikslu rėmėsi ekonomine ataskaita ir nurodė susisiekiančių indų dėsnio poveikį, todėl Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 151 punkte pažymėjo, kad toje ekonominėje ataskaitoje, remiantis prielaidomis apie krovinių vežimo sektoriaus veiklą, padaryta išvada, kad teoriškai „tikėtina“, jog toks poveikis atsirastų nagrinėjamu atveju, tačiau to sprendimo 152 punkte pažymėjo, kad ataskaitoje, be neaiškių ir bendrų teiginių, nėra jokių konkrečių duomenų, kuriais būtų galima tą išvadą pagrįsti.

123 Pagal suformuotą jurisprudenciją Komisija turi pateikti įrodymus, kurie pagal reikiamus teisinius standartus patvirtintų aplinkybes, sudarančias konkurencijos teisės pažeidimą. Vis dėlto įmonė, kuri naudojasi gynybos nuo tokio pažeidimo konstatavimo priemone, turi įrodyti, kad ši gynybos

priemonė pripažintina pagrįsta. Taigi, net jeigu pagal šiuos principus įrodinėjimo našta tenka Komisijai arba suinteresuotajai įmonei, dėl faktinių aplinkybių, kuriomis remiasi viena šalis, kitai šaliai gali tekti pateikti paaiškinimų ar pateisinimų, nes antraip būtų galima daryti išvadą, kad buvo laikomasi su įrodinėjimo našta susijusių 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).

124 Ši jurisprudencija, grindžiama bendrosiomis įrodymų rinkimo taisyklėmis, gali būti taikoma ir tuo atveju, kai Komisija turi pagrįsti savo teritorinę kompetenciją dėl veiksmų, kurie atlikti už Europos Sąjungos arba EEE teritorijos ribų.

125 Vadinasi, Bendrasis Teismas anksčiau pripažino, kad Komisija tinkamai įrodė, jog nagrinėjamas kainų padidėjimas buvo numatomas, todėl negalima laikyti, kad Bendrasis Teismas, priimdamas sprendimą, kaip nurodyta šio sprendimo 122 punkte, neteisėtai perkėlė įrodinėjimo naštą.

126 Be to, dėl *Martinair* argumentų, kuriais ji ginčija Bendrojo Teismo atliktą ekonominės ataskaitos, kuria ji rėmėsi, vertinimą, pateiktą skundžiamo sprendimo 150–152 punktuose, pakanka pažymėti, kad jie yra nepriimtini pagal šio sprendimo 57 punkte nurodytą jurisprudenciją, nes *Martinair* netvirtina, kad Bendrasis Teismas iškraipė tos ataskaitos turinį.

127 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad šio sprendimo 108 ir 109 punktuose išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip iš dalies nepriimtinus ir iš dalies nepagrįstus.

128 Antra, dėl priekaištų, susijusių su skundžiamo sprendimo 164–174 punktais, kuriuose Bendrasis Teismas nagrinėjo, ar poveikis importuotų prekių kainoms yra esminis, reikia pažymėti, kad, pirma, to sprendimo 167 punkte Bendrasis Teismas, remdamasis ginčijamo sprendimo 1146, 1215 ir 1217 konstatuojamosiomis dalimis, nustatė, kad vieno tęstinio pažeidimo trukmė buvo 21 mėnuo, kiek jis susijęs su maršrutais tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, ir 8 mėnesiai, kiek jis susijęs su maršrutais EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių. Jis taip pat konstatavo, kad tokia buvo visų vežėjų, kuriems pareikšti prieštaravimai, išskyrus *Lufthansa Cargo* ir *Swiss International Air Lines*, dalyvavimo trukmė.

129 Skundžiamo sprendimo 168 punkte jis pridūrė, kad iš tame punkte pacituotos ginčijamo sprendimo 889 konstatuojamosios dalies matyti, kad papildomi kuro ir saugumo mokesčiai buvo konkrečiam maršrutui neskirtos bendro taikymo priemonės, numatytos taikyti visiems maršrutams visame pasaulyje, įskaitant maršrutus į EEE. To paties sprendimo 169 punkte Bendrasis Teismas toliau pridūrė, kad iš ginčijamo sprendimo 1030 konstatuojamosios dalies matyti, jog vieno tęstinio pažeidimo tikslas – riboti vežėjų, kuriems pareikšti prieštaravimai, konkurenciją, be kita ko, EEE ir trečiųjų šalių maršrutuose, o to sprendimo 1208 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė išvadą, kad įvairių kainos elementų nustatymas buvo vienas iš žalingiausių konkurencijos apribojimų, ir todėl nusprendė, kad vienam tęstiniam pažeidimui reikia taikyti „aukščiausio lygio“ sunkumo koeficientą, numatytą šio sprendimo 34 punkte nurodytose gairėse.

130 Taigi neįrodyta, kad Bendrasis Teismas padarė išvadą, jog poveikis importuotų prekių kainoms buvo esminis, remdamasis ginčijamame sprendime nenurodytais ginčijamo kartelio požymiais. Aplinkybė, kad skundžiamo sprendimo 164–174 punktuose pateiktais elementais Komisija aiškiai nesirėmė ginčijamo sprendimo dalyje, skirtoje jos teritorinei kompetencijai įrodyti, negali pakeisti šios išvados, atsižvelgiant į šio sprendimo 115 punkte nurodytą jurisprudenciją. Iš tiesų tai reiškia tik tai, kad Bendrojo Teismo vertinimas turi būti susijęs su vertinimais, esančiais jam patikrinti

pateiktame akte. Be to, kaip matyti iš skundžiamo sprendimo 117 ir 134 punktų, ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamosios dalies pirmas sakinys, nors ir glaustai, apėmė elementus, kuriais remdamasis Bendrasis Teismas galėjo įsitikinti, kad Komisija pagrindė savo ekstrateritorinę jurisdikciją pagal apibrėžto poveikio kriterijų. Būtent tie elementai kartu su kitomis skundžiamo sprendimo 167–169 punktuose nurodytomis ginčijamo sprendimo konstatuojamosiomis dalimis leido Bendrajam Teismui įsitikinti, kad Komisija iš tiesų įrodė, kad toks poveikis buvo, ir būtent tai, kad buvo galima jį numatyti.

131 Antra, kiek *Martinair* konkrečiai ginčija skundžiamo sprendimo 172 punkte pateiktą išvadą, užtenka pažymėti, kad šis punktas, kuris, beje, grindžiamas ginčijamo sprendimo 1031 konstatuojamąja dalimi, yra to sprendimo 170 ir 171 punktuose Bendrojo Teismo atliktos analizės baigiamoji dalis ir kad ši analizė, kaip Bendrasis Teismas nurodo 170 punkte, atlikta papildomai. Kadangi to sprendimo 164–169 punktų užtenka, siekiant pagrįsti 174 punkte Bendrojo Teismo pateiktą išvadą, kad Komisija tinkamai įrodė, jog poveikis importuotų prekių kainoms buvo, kaip reikalaujama, esminis, šį argumentą reikia atmesti kaip nereikšmingą. Remiantis suformuota jurisprudencija pažymėtina, kad dėl Bendrojo Teismo sprendimo perteklinių motyvų pateikti prieštravimai negali lemti to sprendimo panaikinimo, todėl yra nereikšmingi (2002 m. spalio 15 d. Sprendimo *Limburgse Vinyl Maatschappij ir kt. / Komisija*, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P–C-252/99 P ir C-254/99 P, EU:C:2002:582, 537 punktas ir 2024 m. spalio 4 d. Sprendimo *thyssenkrupp / Komisija*, C-581/22 P, EU:C:2024:821, 263 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

132 Vadinasi, šio sprendimo 110 ir 111 punktuose išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip iš dalies nepagrįstus ir iš dalies nereikšmingus.

133 Trečia, dėl su skundžiamo sprendimo 175–183 punktais, kuriuose Bendrasis Teismas vertino, ar Komisija pakankamai įrodė, kad poveikis importuotų prekių kainoms buvo betarpiškas, susijusio prieštaravimo užtenka pažymėti, kad šis prieštaravimas iš esmės grindžiamas prielaida, kad *Martinair* apeliacinio skundo vienintelio pagrindo pirma dalimi įrodė, jog išvadą dėl apibrėžto poveikio Komisija pagrindė spekuliatyviomis ir nepatikrinamomis prielaidomis. Kaip matyti iš šio sprendimo 51–82 punktų, ši prielaida yra nepagrįsta. Taigi minėtas prieštaravimas taip pat yra nepagrįstas.

134 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad apeliacinio skundo vienintelio pagrindo trečiąją dalį reikia atmesti kaip iš dalies nepriimtiną, iš dalies nereikšmingą ir iš dalies nepagrįstą.

Dėl ketvirtosios dalies, susijusios su vienu tęstiniu pažeidimu kaip Komisijos teritorinės kompetencijos pagrindu

Šalių argumentai

135 *Martinair* teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai skundžiamo sprendimo 186 ir 188 punktuose nusprendė, kad Komisijos kompetencija taikyti SESV 101 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms gali būti nustatyta remiantis vieno tęstinio pažeidimo padarinių visuma, įskaitant padarinius, kuriuos sukėlė atskira šio pažeidimo dalis, įvykdyta tiesiogiai EEE rinkose.

136 Sąvoka „vienas tęstinis pažeidimas“ – procedūrinė taisyklė, skirta palengvinti konkurencijos institucijų įrodinėjimo naštą, leidžianti joms surinkti įrodymus apie pažeidimą, kuris tęsiasi ilgą laiką ir apima įvairius veiksmus, sudarančius bendrą planą. Vis dėlto pagal šią taisyklę negalima išplėsti SESV taikymo srities, nebent Komisijos teritorinė kompetencija išplečiama visiems veiksmams, kurie atitinka bendrą planą, neatsižvelgdama į tų veiksmų vietą ar poveikį. Pirmiausia reikėtų įrodyti, kad tam tikri veiksmai patenka į SESV 101 straipsnio geografinę taikymo sritį. Tik po to būtų galima įrodyti, kad tokie veiksmai yra vieno tęstinio pažeidimo dalis.

137 Skundžiamo sprendimo 193 punkte Bendrojo Teismo nurodytu 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632) 57 punktu negalima pagrįsti, kad tinka vadovautis kriterijumi, susijusiu su vieno tęstinio pažeidimo buvimu, siekiant įrodyti, kad tenkinamas apibrėžto poveikio kriterijus, nes veiksmai ir rinka, dėl kurių buvo priimtas tas sprendimas, nėra panašūs į tuos, kurie nagrinėjami šiuo atveju.

138 Komisija tvirtina, kad ši dalis yra nepagrįsta.

Teisingumo Teismo vertinimas

139 Kaip matyti iš skundžiamo sprendimo 81 punkto, *Martinair* Bendrajame Teisme tik ginčijo Komisijos kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį ginčijamiems veiksmams, kadangi jie buvo susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis.

140 Šiuo klausimu skundžiamo sprendimo 184 punkte Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad Komisija pagrįstai nusprendė, jog, kiek tai susiję su atskirai vertinamų atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimu, apibrėžto poveikio kriterijus buvo tenkinamas, taigi Komisijos kompetencija taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį ginčijamiems veiksmams (kiek jie buvo ginčijami) įrodyta. Vadinasi, buvo perteklinis skundžiamo sprendimo 185–196 punktuose Bendrojo Teismo pateiktas nagrinėjimas, ar siekdama įrodyti savo kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį ginčijamiems veiksmams ginčijamo sprendimo 1046 punkte Komisija taip pat pagrįstai nusprendė, kad, atsižvelgiant į vieno tęstinio pažeidimo padarinius, vertinant juos kaip visumą, apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas.

141 Be to, kaip matyti iš apeliacinio skundo vienintelio pagrindo pirmų trijų dalių analizės, Bendrasis Teismas nepadarė nei tariamų teisės klaidų, nei motyvų pakeitimų, kai taip nusprendė skundžiamo sprendimo 184 punkte.

142 Tokiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad ši apeliacinio skundo vienintelio pagrindo ketvirta dalis pateikta tik dėl perteklinių skundžiamo sprendimo motyvų. Taigi pagal šio sprendimo 131 punkte primintą jurisprudenciją ją reikia atmesti kaip nereikšmingą.

143 Kadangi nebuvo pritarta nė vienai *Martinair* apeliacinio skundo vienintelio pagrindo daliai, reikia atmesti visą apeliacinį skundą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

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

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

146 Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas iš *Martinair* 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 *Martinair Holland NV* bylinėjimosi išlaidas.

Parašai