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 – Patronuojančioji bendrovė ir patronuojamosios bendrovės – Pažeidimo priskyrimas – Atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos – Komisijos teritorinė kompetencija – Apibrėžtas poveikis – Baudos apskaičiavimas – Švelninanti aplinkybė – Atsižvelgimas į trečiosiose šalyse galiojančias reguliavimo sistemas – Vienodas požiūris – Dalyvavimo darant vieną tęstinį pažeidimą trukmė – Įrodymai – Dalyvavimas įgyvendinant skirtingas vieno tęstinio pažeidimo sudedamąsias dalis“

Byloje C-370/22 P

dėl 2022 m. birželio 8 d. pagal Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 56 straipsnį pateikto apeliacinio skundo

Air France-KLM, įsteigta Paryžiuje (Prancūzija), atstovaujama *avocats* M. Blayney ir A. Wachsmann,

apeliantė,

dalyvaujant kitai proceso šaliai:

Europos Komisijai, atstovaujamai P. Berghe ir A. Dawes, iš pradžių padedamų *avocats* V. Bringer ir N. Coutrelis, vėliau – *avocat* N. Coutrelis,

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 S. Spyropoulos, administratorė,

* Proceso kalba: prancūzų.

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2024 m. balandžio 18 d. posėdžiui,

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

priima šį

Sprendimą

1 Apeliaciniu skundu *Air France-KLM* (toliau – AF-KLM) prašo panaikinti 2022 m. kovo 30 d. Europos Sąjungos Bendrojo Teismo sprendimą *Air France-KLM / Komisija* (T-337/17, EU:T:2022:179; toliau – skundžiamas sprendimas); juo Bendrasis Teismas atmetė ieškinį, kuriuo AF-KLM prašė panaikinti 2017 m. kovo 17 d. Komisijos sprendimą C(2017) 1742 *final* dėl procedūros pagal SESV 101 straipsnį, EEE susitarimo 53 straipsnį ir Europos bendrijos ir Šveicarijos Konfederacijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnį (byla AT.39258 – Krovininis oro transportas) (toliau – ginčijamas sprendimas), kiek jis su ja susijęs, o nepatenkinus šio reikalavimo, panaikinti tą sprendimą iš dalies ir sumažinti jai skirtas baudas.

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

3 Susitarimo 11 straipsnyje nurodyta:

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

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

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

taisyklių taikymo oro transporto įmonėms tvarką (OL L 374, 1987, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 262), kuris buvo įtrauktas į EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto priedą nuo to susitarimo įsigaliojimo.

SESV

5 SESV 101 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

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

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

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

c) dalijamasi rinkomis arba tiekimo šaltiniais;

<...>“

EEE susitarimas

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

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

Reglamentas Nr. 1/2003

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

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

Reglamentas Nr. 411/2004

10 Reglamento Nr. 411/2004 2, 3 ir 7 konstatuojamosiose dalyse nustatyta:

„(2) <...> [Europos] Komisija neturi priemonių, lygiaverčių Bendrijoje taikomoms oro transporto tyrimo ir vykdymo priemonėms, [SESV 101] ir [102] straipsnių pažeidimams oro transporto tarp Bendrijos ir trečiųjų šalių srityje tirti. <...> Be to, oro transportui tarp Bendrijos ir trečiųjų šalių netaikomos specifinės teisės [ir] įgaliojimai <...>, kuri[e] pagal Reglamentą (EB) Nr. 1/2003 priskiriam[i] nacionaliniams teismams ir valstybių narių konkurencijos institucijoms; <...>

(3) Oro transportui tarp Bendrijos ir trečiųjų šalių taikoma antikonkurencinė praktika gali pakenkti valstybių narių tarpusavio prekybai. Kadangi Reglamente (EB) Nr. 1/2003 nurodyti mechanizmai, kurių paskirtis yra įgyvendinti [SESV 101] ir [102] straipsniuose numatytas konkurencijos taisykles, yra vienodai tinkami oro transportui tarp Bendrijos ir trečiųjų šalių konkurencijos taisyklių taikymui, siekiant tą reglamentą taikyti minėtam transportui, turėtų būti išplėsta to reglamento taikymo sritis.

<...>

(7) Komisija turėtų būti įgaliota oro transportui tarp Bendrijos ir trečiųjų šalių, o taip pat transportui Bendrijoje suteikti oro transporto sektoriaus bendrąsias išimtis. <...>“

2006 m. gairės

11 Pagal Reglamento (EB) Nr. 1/2003 23 straipsnio 2 dalies a punktą skirtų baudų apskaičiavimo gairių (OL C 210, 2006, p. 2; toliau – 2006 m. gairės) 29 ir 37 punktuose nurodyta:

„29. Bazinis baudos dydis gali būti sumažintas, kai Komisija nustato, jog esama švelninančių aplinkybių, pavyzdžiui:

<...>

– kai antikonkurencinis elgesys buvo leidžiamas ar skatinamas valdžios institucijų arba teisės aktų. <...>

<...>

37. Nors šiose gairėse nurodomas bendras baudų apskaičiavimo metodas, tam tikros bylos ypatumai ar būtinybė siekti atgrasomojo poveikio konkrečioje byloje gali pateisinti Komisijos nukrypimą nuo šių metodų ar nuo 21 punkte nustatytų apribojimų.“

Ginčo aplinkybės ir ginčijamas sprendimas

12 Skundžiamo sprendimo 1–61 punktuose išdėstytas ginčo aplinkybes ir ginčijamą sprendimą, kiek reikia šiam procesui, galima apibendrinti taip, kaip nurodyta toliau.

13 AF-KLM yra kontroliuojančioji bendrovė, kuriai priklauso 100 % bendrovės *Société Air France SA* (toliau – *Air France*) balsavimo ir ekonominių teisių, taip pat 49 % bendrovės *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV* (toliau – KLM) balsavimo ir 93,63 % ekonominių teisių. *Air France* ir KLM yra oro transporto bendrovės, veikiančios krovinių vežimo oro transportu paslaugų rinkoje.

14 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 tarifai, ir, antra, įvairūs papildomi mokesčiai.

Administracinė procedūra

15 2005 m. gruodžio 7 d. Komisija gavo 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); jį pateikė *Deutsche Lufthansa AG* ir dvi jos patronuojamosios bendrovės – *Lufthansa Cargo AG* ir *Swiss International Air Lines AG*. Iš to prašymo matyti, kad keli vežėjai palaikė antikonkurencinius ryšius dėl krovinių vežimo oro transportu rinkoje teikiamų paslaugų kainos sudedamųjų dalių, 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).

16 2006 m. vasario 14 ir 15 d. Komisija, iš anksto nepranešusi, atliko patikrinimus kelių vežėjų patalpose.

17 Po šių patikrinimų keli vežėjai, įskaitant AF-KLM – *Air France* vardu, pateikė prašymą atleisti nuo baudos pagal šio sprendimo 15 punkte nurodytą Pranešimą apie atleidimą nuo baudų ir baudų sumažinimą kartelių atveju.

18 2007 m. gruodžio 19 d. Komisija išsiuntė prieštaravimo pareiškimą 27 vežėjams, įskaitant AF-KLM; jie vėliau pateikė rašytines pastabas. 2008 m. birželio 30 d.–liepos 4 d. vyko bylos nagrinėjimas žodžiu.

Pirminis sprendimas

19 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 – Oro transportas) (toliau – pirminis sprendimas). Šis sprendimas buvo skirtas 21 vežėjui, įskaitant AF-KLM.

20 To sprendimo motyvuose buvo nurodyta, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, derino veiksmus, siekdami nustatyti 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

21 2015 m. gruodžio 16 d. Sprendimu *Air France-KLM / Komisija* (T-62/11, EU:T:2015:996) Bendrasis Teismas panaikino pirminį sprendimą tiek, kiek jis buvo susijęs su AF-KLM. 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.

22 Bendrasis Teismas nusprendė, kad tame sprendime buvo motyvavimo trūkumų.

Ginčijamas sprendimas

23 2016 m. gegužės 20 d. Komisija išsiuntė pirminiame sprendime nurodytiems vežėjams, pareiškusiems jai ieškinį Bendrajame Teisme, raštą, jame informavo apie savo ketinimą priimti naują sprendimą, kuriuo būtų konstatuotas jų dalyvavimas darant vieną tęstinį SESV 101 straipsnio, EEE susitarimo 53 straipsnio ir EB ir Šveicarijos susitarimo dėl oro transporto 8 straipsnio pažeidimą visuose pirminiame sprendime nurodytuose maršrutuose. Jiems buvo suteiktas vieno mėnesio terminas pastaboms pateikti. Visi vežėjai pasinaudojo šia galimybe.

24 2017 m. kovo 17 d. Komisija priėmė ginčijamą sprendimą, skirtą 19 vežėjų, įskaitant AF-KLM.

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

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

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

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

29 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“.

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

31 Ginčijamo 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 vartotojams EEE“. 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.

32 Be to, 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.

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

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

35 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.

36 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.

37 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.

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

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

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

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

– 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.

39 To paties sprendimo 1169 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad, kiek tai susiję su AF-KLM ir *Air France*, pažeidimas truko nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2006 m. vasario 14 d., o kiek tai susiję su KLM, – nuo 1999 m. gruodžio 21 d. iki 2006 m. vasario 14 d.

40 Ginčijamo sprendimo 1080–1085 konstatuojamosiose dalyse Komisija pripažino AF-KLM ir *Air France* solidariai atsakingomis už dalyvavimą darant vieną tęstinį pažeidimą per visą jo laikotarpį ir pažymėjo, kad, pirma, AF-KLM ir *Air France* perėmė iki 2004 m. rugsėjo 15 d. egzistavusios bendrovės, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, teises ir pareigas ir, antra, AF-KLM nuo 2004 m. rugsėjo 15 d. darė arba buvo galima preziumuoti, kad darė lemiamą įtaką *Air France*. Šiuo klausimu Komisija paaiškino, kad tą dieną bendrovė, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, tapo AF-KLM, o jos oro transporto veikla buvo perduota patronuojamajai bendrovei *Air France Compagnie Aérienne*, kuri buvo pervadinta į *Société Air France SA*. Be to, to sprendimo 1086–1089 konstatuojamosiose dalyse Komisija AF-KLM priskyrė bendrovės KLM veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. gegužės 5 d., kai bendrovė, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, įgijo KLM kontrolę.

41 Ginčijamo sprendimo 8 skirsnyje Komisija išnagrinėjo taisomąsias priemones, kurių reikia imtis, ir skirtinas baudas, remdamasi 2006 m. gairėmis. Remdamasi šių gairių 37 punktu ji, be kita ko, 50 % sumažino bazinius baudų dydžius, nes dalis paslaugų, susijusių su atvykstamaisiais maršrutais ir maršrutais iš EEE į trečiąsias šalis, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, buvo teikiamos už EEE susitarimo taikymo teritorijos ribų, todėl tikėtina, kad dalis žalos buvo padaryta už šios teritorijos ribų. Be to, pagal Gairių 29 punktą ji vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, pritaikė papildomą baudos bazinio dydžio sumažinimą 15 % (toliau – bendras sumažinimas dėl švelninančių aplinkybių), motyvuodama tuo, kad tam tikros reguliavimo sistemos skatino sudaryti ginčijamą kartelį.

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

„1 straipsnis

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

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

   <...>
   b) [AF-KLM] nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;
   c) [*Air France*] nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;
   d) [KLM] nuo 1999 m. gruodžio 21 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

   <...>

2. Šios įmonės pažeidė [SESV] 101 straipsnį, kiek tai susiję su maršrutais [tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių], toliau nurodytais laikotarpiais:

   <...>
   b) [AF-KLM] nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;
   c) [*Air France*] nuo 2004 m. gegužės 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;
   d) [KLM] 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:

<...>
b) [AF-KLM] nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;
c) [*Air France*] nuo 2005 m. gegužės 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;
d) [KLM] 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:

<...>
b) [AF-KLM] nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;
c) [*Air France*] nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;
d) [KLM] nuo 2002 m. birželio 1 d. iki 2006 m. vasario 14 d.;

<...>

3 straipsnis

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

<...>

b) [AF-KLM] ir [*Air France*] kartu ir solidariai: 182 920 000 [EUR];

<...>

d) [KLM] ir [AF-KLM] kartu ir solidariai: 124 440 000 [EUR];

<...>

4 straipsnis

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

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

Procesas Bendrajame Teisme ir skundžiamas sprendimas

43 2017 m. gegužės 30 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo AF-KLM ieškinį, juo ji visų pirma prašė panaikinti visą ginčijamą sprendimą, kiek jis su ja susijęs, nepatenkinus pirmojo reikalavimo, panaikinti ginčijamo sprendimo 1 straipsnio 1 dalies b punktą, 2 dalies b punktą, 3 dalies b punktą, 4 dalies b punktą, 3 straipsnio b punktą ir 4 straipsnį, taip pat sumažinti tuo sprendimu jai skirtas baudas, nepatenkinus ir šio reikalavimo, panaikinti to sprendimo 3 straipsnio b ir d punktus ir sumažinti jai skirtas baudas.

44 Grįsdama šį ieškinį AF-KLM nurodė devynis panaikinimo pagrindus ir devynis argumentus dėl jai skirtų baudų sumažinimo.

45 Pirmasis iš šių pagrindų grindžiamas pažeidimais, padarytais bendrovei AF-KLM priskiriant bendrovės, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, ir *Air France* veiksmus, taip pat dalį KLM veiksmų; ketvirtasis pagrindas grindžiamas tuo, kad Komisija neturi kompetencijos taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms; aštuntasis pagrindas buvo grindžiamas klaidomis ir proporcingumo principo pažeidimu apskaičiuojant *Air France* dalyvavimo darant vieną tęstinį pažeidimą trukmę, o devintasis – nepakankamu motyvavimu ir tuo, kad bendras baudos sumažinimas dėl švelninančių aplinkybių yra nepakankamas. 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 (toliau – maršrutai EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos).

46 Septyni iš argumentų, kuriais grindžiamas jos prašymas sumažinti baudas, atitiko antrąjį–devintąjį panaikinimo pagrindus. Atsakydama į Bendrojo Teismo proceso organizavimo priemones dėl jo iniciatyva pateikto pagrindo AF-KLM pridėjo du papildomus argumentus, susijusius, pirma, su pajamomis iš krovinių vežimo paslaugų maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, kurios neturėtų būti įtrauktos į pardavimų vertę, ir, antra, su tuo, kad maršrutų EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, neįtraukimas į vieno tęstinio pažeidimo geografinę aprėptį gali pateisinti sunkumo koeficiento sumažinimą.

47 Skundžiamu sprendimu Bendrasis Teismas atmetė visus šiuos panaikinimo pagrindus, įskaitant tą, kurį 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 maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, ir nusprendė, kad tai turėjo įtakos tik pajamoms, į kurias reikia atsižvelgti apskaičiuojant bazinį šių baudų dydį. Be to, nagrinėdamas aštuntąjį pagrindą jis nusprendė, kad Komisija neturėjo pagrindo prieš *Air France* remtis tam tikrais ginčijamame sprendime nurodytais ryšiais, tačiau ši institucija vis dėlto galėjo pagrįstai manyti, kad turi pakankamai įrodymų dėl *Air France* dalyvavimo ginčijamame kartelyje nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2001 m. sausio 19 d. ir nuo 2005 m. spalio 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d., todėl AF-KLM negalėjo pagrįstai priekaištauti Komisijai dėl to, kad ši ją pripažino atsakinga už vieną tęstinį pažeidimą nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2006 m. vasario 14 d.

48 Dėl baudų dydžio Bendrasis Teismas pažymėjo, kad į bendrą 2005 m. *Air France* ir KLM pardavimų vertę, t. y. atitinkamai 1 150 248 000 EUR ir 833 845 177 EUR, buvo įtrauktos *Air France* ir KLM pajamos, gautos maršrutuose EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir Šveicarijos, t. y. atitinkamai 2 502 EUR ir 5 595 EUR, nors šie maršrutai nepateko į Komisijos konstatuoto vieno tęstinio pažeidimo aprėptį, kaip jis pats nustatė savo iniciatyva pateiktame pagrinde. Taigi jis nusprendė, kad, remiantis AF-KLM trečiuoju argumentu, šios sumos neturėtų būti įtrauktos į bendrą pardavimų vertę. Be to, jis manė, kad tai, jog tam tikri ryšiai nebuvo įtraukti į įrodymų visumą, kylančią iš aštuntojo pagrindo analizės, nepateisina papildomo baudų dydžio sumažinimo AF-KLM dėl švelninančių aplinkybių. Jis pridūrė, kad nėra įrodymų, jog bendras sumažinimas dėl švelninančių aplinkybių buvo netinkamas. Pasinaudojęs neribota jurisdikcija Bendrasis Teismas nustatė galutinį AF-KLM skirtinų baudų dydį: 182 920 000 EUR už neteisėtus veiksmus, už kuriuos ji pripažinta solidariai atsakinga su *Air France*, ir 124 440 000 EUR už neteisėtus veiksmus,

už kuriuos ji pripažinta solidariai atsakinga su KLM. Kadangi šie dydžiai buvo identiški ginčijamame sprendime AF-KLM skirtų baudų dydžiui, jis atmetė šios įmonės reikalavimus pakeisti baudų dydį.

Apeliacinės bylos šalių reikalavimai

49 Apeliaciniu skundu AF-KLM Teisingumo Teismo prašo:

– visų pirma panaikinti skundžiamą sprendimą ir atitinkamai panaikinti ginčijamą sprendimą, kiek jis su ja susijęs ir kiek juo jai skirta bauda,

– nepatenkinus pirmojo reikalavimo, sumažinti iki tinkamo dydžio 307 360 000 EUR baudą, kuri jai buvo skirta kartu ir solidariai su, pirma, *Air France* ir, antra, KLM pagal atitinkamai ginčijamo sprendimo 3 straipsnio b ir d punktus, ir

– bet kuriuo atveju priteisti iš Komisijos bylinėjimosi Teisingumo Teisme ir Bendrajame Teisme išlaidas.

50 Komisija Teisingumo Teismo prašo:

– atmesti apeliacinį skundą ir priteisti iš AF-KLM 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

51 Grįsdama apeliacinį skundą AF-KLM nurodo keturis pagrindus. Pirmasis pagrindas, pateiktas kaip pagrindinis, grindžiamas klaidingu atsakomybės už *Air France* veiksmus ir dalį KLM veiksmų priskyrimu AF-KLM. Papildomai pateikdama antrąjį pagrindą ji teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidų ir pažeidė pareigą motyvuoti, kai patvirtino, kad Komisija turi kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms. Trečiajame pagrinde, kuris taip pat pateiktas papildomai, ji tvirtina, kad buvo pažeista pareiga motyvuoti ir vienodo požiūrio principas, atsižvelgiant į reguliavimo sistemas. Ketvirtasis pagrindas, kuris taip pat pateiktas papildomai, grindžiamas teisės klaidomis, kurias Bendrasis Teismas padarė vertindamas *Air France*, taigi faktiškai AF-KLM, dalyvavimą darant vieną tęstinį pažeidimą nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2006 m. vasario 14 d.

Dėl apeliacinio skundo pirmojo pagrindo, susijusio su atsakomybės už „Air France“ veiksmus ir dalį KLM veiksmų priskyrimu AF-KLM

52 Pirmąjį AF-KLM pagrindą sudaro dvi dalys. Pirmoje dalyje ji teigia, kad, kai Bendrasis Teismas priskyrė jai KLM veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. gegužės 5 d., ir *Air France* veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. rugsėjo 15 d., jis pažeidė pareigą motyvuoti ir padarė teisės klaidą. Antroje dalyje ji tvirtina, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidų, kai priskyrė jai *Air France* veiksmus, vykdytus nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2004 m. rugsėjo 15 d.

Dėl pirmos dalies, susijusios su „KLM“ veiksmų, vykdytų nuo 2004 m. gegužės 5 d., ir „Air France“ veiksmų, vykdytų nuo 2004 m. rugsėjo 15 d., priskyrimu „AF-KLM“

– *Šalių argumentai*

53 AF-KLM teigia, kad priskirdamas jai KLM veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. gegužės 5 d., ir *Air France* veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. rugsėjo 15 d., Bendrasis Teismas, pirma, pažeidė pareigą motyvuoti. Jis tik atmetė jos argumentus, kuriais siekiama įrodyti, kad šiais laikotarpiais *Air France* ir KLM rinkoje veikė savarankiškai, neišanalizavęs šių argumentų esmės ir neišreiškęs nuomonės dėl jos gebėjimo įrodyti šių patronuojamųjų bendrovių savarankiškumą, kaip tai matyti iš skundžiamo sprendimo 262 ir 278 punktų. Taigi Bendrasis Teismas tik nurodė, kad minėti argumentai „nepagrįsti jokiais įrodymais“, kad juos sudaro „paprasti teiginiai“ arba kad AF-KLM „nepagrįstai“ kritikavo Komisijos pateiktus įrodymus. Per administracinę procedūrą AF-KLM atsakė į kelis Komisijos prašymus pateikti informaciją šiuo klausimu. Be to, Bendrajame Teisme pareikštame ieškinyje ji pateikė daugybę argumentų, įrodančių, kad nedarė lemiamos įtakos atitinkamų patronuojamųjų bendrovių veiksmams.

54 Antra, Bendrajam Teismui atmetus visus AF-KLM pateiktus įrodymus, kuriais ji siekė įrodyti, kad nedarė lemiamos įtakos savo patronuojamųjų bendrovių veiksmams, buvo pažeista 2010 m. spalio 27 d. Sprendimo *Alliance One International ir kt. / Komisija* (T-24/05, EU:T:2010:453) 195 ir 197 punktuose suformuota jurisprudencija; tame sprendime Bendrasis Teismas nusprendė, jog tai, kad SESV 101 straipsnio pažeidimą padariusi patronuojančioji bendrovė nevykdo jokios veiklos ir turi tik patronuojamosios bendrovės finansinio pobūdžio akcijų, leidžia daryti išvadą, kad ta patronuojančioji bendrovė nedaro lemiamos įtakos savo patronuojamosios bendrovės veiksmams rinkoje. Žinoma, vien tai, kad ji, kaip antai AF-KLM, yra finansų kontroliuojančioji bendrovė, teoriškai negali jos atleisti nuo atsakomybės. Vis dėlto remdamasis pateiktų įrodymų visumos analize Bendrasis Teismas turėjo įvertinti faktinį AF-KLM įsitraukimą į atitinkamų patronuojamųjų bendrovių veiklą ir konstatuoti, kad ji nedarė lemiamos įtakos šiai veiklai. AF-KLM pateikė daug įrodymų, susijusių su organizaciniais, ekonominiais ir teisiniais ryšiais tarp jos ir minėtų patronuojamųjų bendrovių, kurie patvirtina, kad AF-KLM visiškai nedalyvavo atliekant nagrinėjamus veiksmus, nebuvo įsitraukusi į *Air France* ir KLM veiklą krovinių vežimo oro transportu sektoriuje ir šios buvo visiškai savarankiškos rinkoje; pastarojo elemento Bendrasis Teismas net neginčijo, kaip patvirtinta skundžiamo sprendimo 262 punkte. Taigi, AF-KLM teigimu, Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, kai nenurodė, kodėl visi jos pateikti įrodymai nepaneigė jos tariamai daromos lemiamos įtakos šių patronuojamųjų bendrovių veiksmams.

55 Komisija ginčija AF-KLM argumentus.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

56 Pirma, 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).

57 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).

58 Taip pat reikia priminti, kad minėta pareiga motyvuoti yra esminis procedūrinis reikalavimas, kurį būtina 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).

59 Nagrinėjamu atveju tiesa, kad skundžiamo sprendimo 262 punkte Bendrasis Teismas dėl argumento, kad *Air France* ir KLM savarankiškai sprendė dėl savo komercinės politikos, strategijos, biudžeto ir veiksmų krovinių vežimo oro transporto sektoriuje, tik konstatavo, kad AF-KLM „[rėmėsi] paprastais teiginiais“. Skundžiamo sprendimo 261 punkte jis taip pat pažymėjo, jog AF-KLM teiginys, kad ji neprisidėjo prie savo patronuojamųjų bendrovių operatyvinės ir prekybos veiklos, be kita ko, „nepagrįstas jokiais įrodymais“, o to sprendimo 278 punkte – kad tam tikros priežastys, kurias Komisija ginčijamame sprendime nurodė grįsdama KLM veiksmų, vykdytų nuo 2004 m. gegužės 5 d., priskyrimą AF-KLM, išskyrus tas, kurios išnagrinėtos skundžiamo sprendimo 271–277 punktuose, nebuvo „pagrįstai paneigtos“.

60 Vis dėlto iš visų atitinkamų skundžiamo sprendimo punktų matyti, kad pirmesniame šio sprendimo punkte nurodyti motyvai nėra vieninteliai, kuriais Bendrasis Teismas rėmėsi atmesdamas AF-KLM pateiktus argumentus, susijusius su klaidomis, kurias Komisija tariamai padarė, kai priskyrė AF-KLM bendrovės KLM veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. gegužės 5 d., ir bendrovės *Air France* veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. rugsėjo 15 d.

61 Į šiuos argumentus, sudarytus iš keturių prieštaravimų, Bendrasis Teismas atsakė skundžiamo sprendimo 216–288 punktuose. Taigi, pirma, to sprendimo 220–240 punktuose jis išnagrinėjo AF-KLM prieštaravimą, grindžiamą tariamai nepakankamu motyvavimu atmetant įrodymus, kurie, kaip ji manė, patvirtino *Air France* ir KLM savarankiškumą. Šiuo klausimu jis padarė išvadą, kad ginčijamas sprendimas buvo pakankamai motyvuotas.

62 Antra, sprendimo 243–249 punktuose Bendrasis Teismas išnagrinėjo AF-KLM prieštaravimą, grindžiamą klaida, padaryta priskiriant jai KLM veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. gegužės 5 d. iki 2004 m. rugsėjo 15 d. Šiuo klausimu to paties sprendimo 245–248 punktuose jis, be kita ko, konstatavo, kad šalys neginčija, jog AF-KLM ir bendrovė, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France* ir kurią Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 53 punkte dėl rašytinio susitarimo nurodė kaip „buvusią bendrovę *Air France*“, yra vienas ir tas pats juridinis asmuo. Jis konstatavo, kad, kiek tai susiję su KLM kontrole nuo 2004 m. gegužės 5 d. iki 2004 m. rugsėjo 15 d., AF-KLM ir toliau naudojosi teisėmis ir prisiėmė pareigas, kurias įgijo, kai dar vadinosi ankstesniu pavadinimu. Taigi jis padarė išvadą, kad AF-KLM nepagrįstai tvirtino, jog Komisija pripažino ją atsakinga už jos patronuojamosios bendrovės neteisėtus veiksmus, susijusius su laikotarpiu iki šios įsigijimo.

63 Trečia, skundžiamo sprendimo 253–279 punktuose Bendrasis Teismas įvertino prieštaravimą, grindžiamą klaidomis, padarytomis priskiriant AF-KLM bendrovių *Air France* ir KLM veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. rugsėjo 15 d. Šiomis aplinkybėmis, viena vertus, kiek tai susiję su *Air France* veiksmų priskyrimu bendrovei AF-KLM, to sprendimo 254 punkte Bendrasis Teismas, be kita ko, priminė, kad faktinės lemiamos įtakos prezumpcija dėl to, kad AF-KLM priklauso visas *Air France* kapitalas ir balsavimo teisės, susietos su *Air France* akcijomis, pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją lėmė tai, kad AF-KLM, kaip patronuojančioji bendrovė, turėjo pateikti įrodymų, patvirtinančių, kad jos patronuojamoji bendrovė rinkoje veikė savarankiškai. To sprendimo 258–267 punktuose Bendrasis Teismas išnagrinėjo argumentus, kuriuos jam šiuo klausimu pateikė AF-KLM, ir to paties sprendimo 268 punkte padarė išvadą, kad reikia konstatuoti, jog AF-KLM nepavyko paneigti minėtos prezumpcijos, kad laikotarpiu nuo 2004 m. rugsėjo 15 d. iki 2006 m. vasario 14 d. ji iš tikrųjų darė lemiamą įtaką *Air France*.

64 Kita vertus, dėl KLM veiksmų priskyrimo AF-KLM skundžiamo sprendimo 255 punkte Bendrasis Teismas, be kita ko, priminė: kadangi to sprendimo 254 punkte priminta prezumpcija netaikoma, AF-KLM turėjo įrodyti tik tai, kad Komisija pakankamai teisiškai neįrodė, jog KLM savarankiškai nesprendė dėl savo veiksmų rinkoje. Šiuo klausimu to sprendimo 269 punkte jis visų pirma pažymėjo, kad iš to sprendimo 258–267 punktų matyti, jog nė viena iš nurodytų klaidų nepaneigia Komisijos išvados, kad AF-KLM iš tikrųjų darė lemiamą įtaką KLM. Toliau to paties sprendimo 270 punkte Bendrasis Teismas nurodė, kad lieka įvertinti AF-KLM pateiktus argumentus dėl ginčijamo sprendimo konfidencialiame priede išvardytų jos ryšių su KLM įrodymų, pabrėždamas, kad argumentus, susijusius su *Air France*, reikia atmesti kaip nereikšmingus, nes AF-KLM neįrodė, kad Komisija padarė klaidą, kai rėmėsi aptariama prezumpcija. Galiausiai Bendrasis Teismas išnagrinėjo ir atmetė šiuos argumentus skundžiamo sprendimo 271–278 punktuose, o to sprendimo 279 punkte atmetė visą trečiąjį prieštaravimą.

65 Ketvirta, skundžiamo sprendimo 282–287 punktuose Bendrasis Teismas išnagrinėjo AF-KLM prieštaravimą, grindžiamą asmeninės atsakomybės ir bausmių bei sankcijų individualizavimo principų pažeidimu. Šiuo klausimu jis, be kita ko, to sprendimo 285 punkte pažymėjo: kadangi AF-KLM grindė šį prieštaravimą tuo, kad nedarė lemiamos įtakos *Air France* ir KLM, nepateikdama įrodymų, kurių dar nebuvo nurodyta ankstesniuose prieštaravimuose, iš jo atliktos analizės matyti, kad Komisija jau pakankamai teisiškai įrodė, kad nagrinėjamais laikotarpiais AF-KLM darė tokią įtaką savo patronuojamosioms bendrovėms, todėl minėtas prieštaravimas grindžiamas klaidinga prielaida. To sprendimo 286 punkte jis pridūrė: kadangi AF-KLM priskyrus *Air France* veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. rugsėjo 15 d., o KLM veiksmus, vykdytus nuo 2004 m. gegužės 5 d., nebuvo padaryta klaidų, atsižvelgiant į to paties sprendimo 282 ir 283 punktuose nurodytą jurisprudenciją, šis priskyrimas nepažeidė asmeninės atsakomybės ir bausmių bei sankcijų individualizavimo principų.

66 Taigi, atsižvelgiant į šias aplinkybes ir į šio sprendimo 56 ir 57 punktuose primintą jurisprudenciją, reikia konstatuoti, kad teiginys, jog Bendrasis Teismas pažeidė pareigą motyvuoti, kiek tai susiję su AF-KLM argumentų, kuriais siekiama įrodyti, kad ginčijamais laikotarpiais *Air France* ir KLM rinkoje veikė savarankiškai, atmetimu, yra nepagrįstas, todėl turi būti atmestas.

67 Be to, tiek, kiek AF-KLM siekia ginčyti skundžiamo sprendimo 218–268 punktuose Bendrojo Teismo atliktų vertinimų pagrįstumą, pakanka pažymėti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 58 punkte primintos jurisprudencijos, tokia kritika susijusi su ginčijamo akto teisėtumu iš esmės, todėl negali pagrįsti pareigos motyvuoti pažeidimo.

68 Vadinasi, šio sprendimo 53 punkte išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

69 Antra, reikia priminti, kad pagal SESV 256 straipsnio 1 dalį ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismo statuto 58 straipsnio pirmą pastraipą apeliacinis skundas gali būti paduodamas tik teisės klausimais.

70 Taigi 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 naštai ir įrodymų rinkimui, 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).

71 Šio sprendimo 54 punkte išdėstytuose argumentuose AF-KLM tik teigia, kad Bendrasis Teismas turėjo atsižvelgti į tai, jog daugybė jos pateiktų įrodymų patvirtina, kad ji visiškai nedalyvavo vykdant nagrinėjamus veiksmus, kad nesikišo į *Air France* ir KLM veiklą krovinių vežimo oro transportu sektoriuje ir kad tos bendrovės rinkoje veikė visiškai savarankiškai.

72 Šiuo klausimu visų pirma reikia pažymėti, kad 2010 m. spalio 27 d. Sprendimo *Alliance One International ir kt. / Komisija* (T-24/05, EU:T:2010:453) 195 ir 197 punktuose, kuriais AF-KLM remiasi siekdama įrodyti, jog ir nagrinėjamu atveju Bendrasis Teismas turėjo padaryti išvadą, kad ji nedarė lemiamos įtakos savo patronuojamųjų bendrovių veiksmams rinkoje, pateikti tik faktinio pobūdžio vertinimai, būdingi bylos, kurioje priimtas tas sprendimas, aplinkybėms. Taigi šie vertinimai bet kuriuo atveju neturi reikšmės šioje byloje. Be to, AF-KLM neteigia, kad Bendrasis Teismas iškraipė faktines aplinkybes ir jam pateiktus įrodymus.

73 Taigi, kadangi AF-KLM tik siekia, kad Teisingumo Teismas iš naujo įvertintų įrodymų, kuriuos ji pateikė Bendrajam Teismui, visumą, šie argumentai turi būti atmesti kaip nepriimtini pagal šio sprendimo 70 punkte primintą jurisprudenciją.

74 Be to, kiek šiais argumentais AF-KLM dar kartą teigia, kad Bendrasis Teismas neįvykdė pareigos motyvuoti, nes nepaaiškino priežasčių, dėl kurių visi jos pateikti įrodymai nepaneigė, kad ji darė lemiamą įtaką savo patronuojamosioms bendrovėms, pakanka pažymėti, kad šie argumentai iš esmės nesiskiria nuo šio sprendimo 53 punkte išdėstytų argumentų, kurių nepagrįstumas jau buvo konstatuotas šio sprendimo 59–66 punktuose. Tad juos taip pat reikia atmesti kaip nepagrįstus dėl tų pačių motyvų, kurie išdėstyti šiuose 59–66 punktuose.

75 Taigi šio sprendimo 54 punkte išdėstyti argumentai yra iš dalies nepriimtini ir iš dalies nepagrįsti.

76 Vadinasi, pirmojo pagrindo pirma dalis turi būti atmesta kaip iš dalies nepriimtina ir iš dalies nepagrįsta.

Dėl antros dalies, susijusios su „Air France“ veiksmų, vykdytų nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2004 m. rugsėjo 15 d., priskyrimu „AF-KLM“

– *Šalių argumentai*

77 AF-KLM teigia, kad priskirdamas jai *Air France* veiksmus, vykdytus nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2004 m. rugsėjo 15 d., Bendrasis Teismas pažeidė taisykles, kuriomis reglamentuojamas tai pačiai grupei priklausančių įmonių ekonominis perėmimas, taip pat asmeninės atsakomybės ir bausmių bei sankcijų individualizavimo principus.

78 Skundžiamo sprendimo 303, 309, 311 ir 313 punktuose Bendrasis Teismas nurodė, kad ginčijamas sprendimas turi būti suprantamas taip, kad bendrovė, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, turėjo du atskirus teisių perėmėjus, t. y. AF-KLM, kaip teisių perėmėją, ir jos patronuojamąją bendrovę *Air France*, kaip ekonominės veiklos perėmėją. Kadangi AF-KLM yra veiklos nevykdanti kontroliuojančioji bendrovė, *Air France* veikia atitinkamoje rinkoje ir visa bendrovės, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, oro transporto veikla buvo perduota *Air France*, Bendrasis Teismas turėjo konstatuoti, kad AF-KLM negalėjo būti laikoma atsakinga už bendrovės, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, veiksmus, vykdytus nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2004 m. rugsėjo 15 d., nes šios buvusios bendrovės ekonominės veiklos perėmėja ir toliau vykdė veiklą rinkoje.

79 Komisija tvirtina, kad ši dalis yra nepriimtina ir bet kuriuo atveju nepagrįsta.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

80 Pirmiausia reikia pažymėti, kad ši dalis grindžiama prielaida, jog AF-KLM buvo pripažinta atsakinga už bendrovės, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, veiksmus, vykdytus nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2004 m. rugsėjo 15 d., kaip šios bendrovės teisių perėmėja, nesvarbu, ar ji yra ekonominė, teisinė, ar ekonominė ir teisinė teisių perėmėja.

81 Vis dėlto skundžiamo sprendimo 303, 309, 311 ir 313 punktai, kuriais AF-KLM remiasi grįsdama šią prielaidą, nėra tokios aprėpties, kokią jiems priskiria ši šalis.

82 Skundžiamo sprendimo 303 punkte Bendrasis Teismas pažymėjo, kad ginčijamo sprendimo 1080 konstatuojamoji dalis turi būti aiškinama taip, kad pagal ją AF-KLM atsakomybė priskiriama remiantis tik nustatytu bendrovės, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, teisiniu tęstinumu. To sprendimo 309 punkte Bendrasis Teismas tik priminė Teisingumo Teismo jurisprudenciją, suformuotą 2000 m. lapkričio 16 d. Sprendime *Cascades / Komisija* (C-279/98 P, EU:C:2000:626); pagal ją už įmonės padarytą pažeidimą paprastai turi atsakyti tas fizinis ar juridinis asmuo, kuris vadovavo įmonei darant pažeidimą, net jei sprendimo, kuriame nustatytas šis pažeidimas, priėmimo momentu įmonės valdymas buvo patikėtas kitam asmeniui. Sprendimo 311 punkte jis konstatavo, kad iš ginčijamo sprendimo 22 ir 1080 konstatuojamųjų dalių matyti ir neginčijama, kad iki 2004 m. rugsėjo 15 d. darant vieną tęstinį pažeidimą dalyvavęs juridinis asmuo, t. y. bendrovė, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, tęsė veiklą ir po šios datos, pasikeitus pavadinimui ir veiklai, nes ši buvusi bendrovė, kuri buvo veiklą vykdantis juridinis asmuo, tapo AF-KLM. To paties sprendimo 313 punkte Bendrasis Teismas išnagrinėjo AF-KLM argumentą, kad *Air France*, kaip ekonominės veiklos perėmėjai, taip pat priskiriami šie veiksmai, ir, remdamasis Teisingumo Teismo jurisprudencija, šiuo klausimu padarė išvadą, kad, atsižvelgiant į tai, jog AF-KLM atsakomybė už bendrovės, kuri anksčiau vadinosi *Société Air*

France, veiksmus nekyla iš jos patronuojamosios bendrovės *Air France* atsakomybės, AF-KLM Bendrajame Teisme pareikštame ieškinyje negalėjo priekaištauti Komisijai, kad ši priskyrė šiai patronuojamajai bendrovei bendrovės, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, veiksmus, vykdytus nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2004 m. rugsėjo 15 d.

83 Šios Bendrojo Teismo išvados šiame apeliaciniame skunde neginčijamos. Be to, skundžiamo sprendimo 245 punkte, kuris taip pat neginčijamas, Bendrasis Teismas pažymėjo, kad šalys sutaria, jog AF-KLM ir bendrovė, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France* ir egzistavo iki 2004 m. rugsėjo 15 d., buvo vienas ir tas pats juridinis asmuo, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 22 ir 1080 konstatuojamųjų dalių.

84 Taigi reikia konstatuoti, kad prielaida, kuria AF-KLM grindžia šią dalį, yra klaidinga, nes AF-KLM laikoma atsakinga už bendrovės, kuri anksčiau vadinosi *Société Air France*, veiksmus, vykdytus nuo 1999 m. gruodžio 7 d. iki 2004 m. rugsėjo 15 d., ne dėl to, kad ji tariamai buvo šios bendrovės teisių ir pareigų perėmėja, bet dėl to, kad ji užtikrina šios bendrovės teisių ir pareigų teisinį tęstinumą, nes tai yra tas pats juridinis asmuo, tik pakeitęs bendrovės pavadinimą ir veiklą, todėl ji, kaip šių veiksmų vykdytoja, yra tiesiogiai ir asmeniškai atsakinga už tos bendrovės veiksmus iki tos datos.

85 Taigi Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidos, kai skundžiamo sprendimo 307 punkte iš esmės nusprendė, kad jurisprudencija, susijusi su kriterijais, reglamentuojančiais atsakomybės už Sąjungos konkurencijos teisės pažeidimą priskyrimą įmonių teisių perėmimo atveju, šiuo atveju neturi reikšmės, ir taip paneigė, kad nagrinėjamu atveju egzistuoja kokia nors įmonių teisių perėmimo problema, nes tokia problema kyla tik tuo atveju, kai asmeniui priskiriama atsakomybė už kito asmens antikonkurencinius veiksmus.

86 Be to, remiantis suformuota jurisprudencija, kurią, beje, Bendrasis Teismas iš esmės priminė skundžiamo sprendimo 309 punkte, kai įmonė pažeidžia konkurencijos taisykles, ji, remiantis asmeninės atsakomybės principu, turi atsakyti už šį pažeidimą (2009 m. rugsėjo 24 d. Sprendimo *Erste Group Bank ir kt. / Komisija*, C-125/07 P, C-133/07 P, C-135/07 P ir C-137/07 P, EU:C:2009:576, 77 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

87 Dar daugiau, jeigu įmonės galėtų išvengti sankcijų paprasčiausiai pakeitusios savo tapatybę dėl restruktūrizacijos, perdavimo arba kitų teisinių arba organizacinių reformų, taip būtų pakenkta tikslui persekioti už Sąjungos konkurencijos teisei prieštaraujančius veiksmus ir, taikant atgrasančias sankcijas, užkirsti kelią jų pasikartojimui (2020 m. rugsėjo 24 d. Sprendimo *Prysmian ir Prysmian Cavi e Sistemi / Komisija*, C-601/18 P, EU:C:2020:751, 86 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

88 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad pirmojo pagrindo antra dalis turi būti atmesta kaip nepagrįsta.

89 Vadinasi, apeliacinio skundo pirmasis pagrindas turi būti atmestas.

Dėl apeliacinio skundo antrojo pagrindo, susijusio su Komisijos kompetencijos taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms nebuvimu

90 AF-KLM antrąjį pagrindą sudaro dvi dalys. Pirmoje dalyje ji teigia, kad Bendrasis Teismas pažeidė Reglamentą Nr. 411/2004, nes klaidingai jį išaiškino. Antroje dalyje ji tvirtina, kad Bendrojo Teismo atliktoje apibrėžto poveikio analizėje bet kuriuo atveju padaryta teisės klaidų ir pažeista pareiga motyvuoti.

Dėl pirmos dalies, grindžiamos Reglamento Nr. 411/2004 pažeidimu

– *Šalių argumentai*

91 AF-KLM teigia, kad skundžiamo sprendimo 93 ir 97 punktai yra teisiškai klaidingi, nes juose Bendrasis Teismas nusprendė, kad Reglamentu Nr. 411/2004 ir EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 40/2005 Komisijai suteikta kompetencija atitinkamai nuo 2004 m. gegužės 1 d. taikyti SESV 101 ir 102 straipsnius maršrutams tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių ir nuo 2005 m. gegužės 19 d. taikyti EEE susitarimo 53 ir 54 straipsnius maršrutams EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių, ir kad ši kompetencija apėmė atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugas, nes nebeliko „aiškaus teisinio pagrindo“, galinčio pateisinti tai, kad šioms paslaugoms ir toliau netaikoma Reglamente Nr. 1/2003 nustatyta tvarka.

92 Žinoma, Bendrasis Teismas pripažino, kad Reglamento Nr. 411/2004 taikymas atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms jame nėra aiškiai numatytas, nes tame reglamente nenurodyta maršrutų kryptis. Vis dėlto jis nusprendė, kad tai, jog nebuvo aiškiai paminėta, kad Komisija neturi kompetencijos nagrinėti atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų, reikia aiškinti kaip kompetencijos šiuo klausimu suteikimą Komisijai. Atsižvelgiant į principą, kad teismo abejonės turėtų būti aiškinamos įmonės, kuriai skirtas pažeidimą konstatuojantis sprendimas, naudai, taikytini teisės aktai turi būti aiškinami taip, kad nebūtų nepalankūs šiai įmonei. Taigi dėl to, kad Reglamente Nr. 411/2004 nieko nepasakyta apie maršrutų „tarp trečiųjų šalių ir Sąjungos“ kryptį, ir dėl to, kad tame reglamente aiškiai nurodyta Komisijos kompetencija oro transporto srityje, susijusioje su eismu tarp „Bendrijos ir trečiųjų šalių“, Bendrasis Teismas turėjo aiškinti minėtą reglamentą taip, kad atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos nepatenka į Komisijos kompetencijos sritį.

93 Komisija tvirtina, kad pirma dalis yra nepagrįsta.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

94 Pirma, reikia pažymėti, kad pagal Reglamento Nr. 411/2004 3 straipsnį Reglamento Nr. 1/2003 32 straipsnio c punktas, kuriame buvo numatyta, kad šis reglamentas netaikomas „oro transportui tarp [Sąjungos] ir trečiųjų šalių oro uostų“, yra išbrauktas. Pagal Reglamento Nr. 411/2004 4 straipsnį šis išbraukimas įsigaliojo 2004 m. gegužės 1 d. Todėl nuo tos datos Reglamente Nr. 1/2003, iš dalies pakeistame Reglamentu Nr. 411/2004, nebeliko nuostatos, pagal kurią Reglamentas Nr. 1/2003 netaikomas oro transportui tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių oro uostų.

95 Be to, nei iš Reglamento Nr. 411/2004 nuostatų, nei iš jo preambulės, visų pirma jo 2, 3 ir 7 konstatuojamųjų dalių, nematyti, kaip Bendrasis Teismas iš esmės pažymėjo skundžiamo sprendimo 94 punkte, kad tiek šio reglamento pavadinime, tiek šiose konstatuojamosiose dalyse nurodydamas oro transportą „tarp“ Sąjungos ir trečiųjų šalių Sąjungos teisės aktų leidėjas siekė nurodyti tik oro transportą, vykdomą „iš“ Sąjungos „į“ trečiąsias šalis, arba, kitaip tariant, tik išvykstamąjį oro transportą. Atvirkščiai, žodis „tarp“, atsižvelgiant į jo įprastą reikšmę bendrinėje kalboje, reiškia erdvę, kuri skiria dvi vietas, du objektus arba du asmenis. Todėl šiuo atveju jis yra neutralus, kiek tai susiję su aptariamo oro transporto kryptimi.

96 Taigi Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidos, kai skundžiamo sprendimo 93 punkte konstatavo, kad nuo 2004 m. gegužės 1 d. nebėra „aiškaus teisinio pagrindo“, kuris pateisintų tai, kad atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms ir toliau nebūtų taikoma Reglamentu Nr. 1/2003, iš dalies pakeistu Reglamentu Nr. 411/2004, nustatyta tvarka.

97 Antra, priešingai, nei teigia AF-KLM, skundžiamame sprendime bet kuriuo atveju nematyti jokių Bendrojo Teismo abejonių dėl Reglamento Nr. 411/2004 taikymo srities. Šiuo klausimu, viena vertus, AF-KLM teiginys, kad Bendrasis Teismas pripažino, jog Reglamento Nr. 411/2004 taikymas atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms jame nėra aiškiai numatytas, skundžiamame sprendime nėra pagrįstas. Be to, jį paneigia skundžiamo sprendimo 93 punkte pateiktas pažodinis šio reglamento aiškinimas. Kita vertus, to sprendimo 94–96 punktuose Bendrasis Teismas taip pat pažymėjo, kad minėto reglamento formuluotė ar bendra sistema neleidžia manyti, kad Sąjungos teisės aktų leidėjas ketino į Reglamento Nr. 1/2003 taikymo sritį ir toliau neįtraukti atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms, kad Reglamento Nr. 411/2004 tikslas taip pat patvirtina, jog į šią taikymo sritį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos yra įtrauktos, ir kad to reglamento parengiamieji darbai patvirtina, jog Sąjungos teisės aktų leidėjas visiškai neketino daryti skirtumo tarp, be kita ko, atvykstamųjų maršrutų ir maršrutų iš EEE į trečiąsias šalis.

98 Trečia, neginčijama, kad Reglamentas Nr. 411/2004 į EEE susitarimą buvo įtrauktas EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 40/2005, o pats Reglamentas Nr. 1/2003 į šį susitarimą buvo įtrauktas EEE jungtinio komiteto sprendimu Nr. 130/2004, ir kad šie du sprendimai įsigaliojo 2005 m. gegužės 19 d.

99 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad skundžiamo sprendimo 97 punkte Bendrasis Teismas padarė teisingą išvadą, jog atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugos patenka į Reglamento Nr. 411/2004 ir EEE jungtinio komiteto sprendimo Nr. 40/2005 taikymo sritį, ir tuo remdamasis nusprendė, kad ginčijamo sprendimo 1041 konstatuojamojoje dalyje Komisija nepadarė klaidos, kai nurodė, kad SESV 101 straipsnis taikomas oro transportui tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių „abiem kryptimis“ ir tie patys argumentai taikytini EEE susitarimo 53 straipsniui, kiek tai susiję su maršrutais EEE, išskyrus maršrutus tarp Sąjungos ir trečiųjų šalių.

100 Taigi antrojo pagrindo pirmą dalį reikia atmesti kaip nepagrįstą.

Dėl antros dalies, grindžiamos teisės klaidomis analizuojant apibrėžtą poveikį ir pareigos motyvuoti pažeidimu

– *Šalių argumentai*

101 AF-KLM teigia, kad bet kuriuo atveju Bendrasis Teismas padarė teisės klaidų ir pažeidė pareigą motyvuoti, kai pagrindė Komisijos kompetenciją dėl atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų atsižvelgdamas į kriterijų, grindžiamą antikonkurencinių veiksmų Sąjungoje apibrėžtu poveikiu (toliau – apibrėžto poveikio kriterijus), kuris nagrinėjamu atveju nebuvo tenkinamas.

102 Pirma, skundžiamo sprendimo 122, 126 ir 127 punktuose pažeistas SESV 101 straipsnis ir Komisijos teritorinė kompetencija painiojama su veiksmų pripažinimu konkurencijos ribojimu. Teigdamas, kad taikant apibrėžto poveikio kriterijų negali būti reikalaujama įrodyti konkretų poveikį, kurį lemia veiksmų pripažinimas konkurencijos ribojimu „dėl poveikio“, Bendrasis Teismas nusprendė, kad galima neįrodinėti už EEE ribų įvykdytų veiksmų apibrėžto poveikio, kai tie veiksmai gali būti pripažįstami konkurencijos ribojimu dėl tikslo. Tai būtų netikslu, nes siekdama pagal apibrėžto poveikio kriterijų nustatyti galimą Komisijos kompetenciją, kiek tai susiję su veiksmais, įvykdytais už EEE ribų, ši institucija turėtų įrodyti, kad atitinkami veiksmai sukelia numatomą, betarpišką ir esminį poveikį EEE ir kad šis poveikis yra tikėtinas. Nė vienas iš šių kriterijų neatitinka kriterijų, apibrėžiančių galimą pažeidimo dėl tikslo poveikį. Apibrėžto poveikio kriterijaus analizė negali būti sušvelninta konkurencijos ribojimo dėl tikslo atveju.

103 Antra, Bendrasis Teismas netaikė 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendime *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632) Teisingumo Teismo nustatyto įrodinėjimo standarto, kiek tai susiję su apibrėžto poveikio įrodinėjimu, ir pažeidė pareigą motyvuoti. Kalbant apie už EEE ribų įvykdytus veiksmus, susijusius su paslaugomis, dėl kurių deramasi ir už kurias sąskaitos faktūros išrašomos ne EEE esantiems klientams, pažymėtina, jog, norint nustatyti Komisijos kompetenciją juos nagrinėti, ši institucija privalo įrodyti, kad tie veiksmai turi „numatomą, betarpišką ir didelį poveikį EEE“. Skundžiamo sprendimo 135, 136 ir 150 punktuose Bendrasis Teismas nusprendė, kad netiesioginio poveikio, kurio neapibrėžtumą jis pats pripažino, pakanka, kad būtų apibūdintas „apibrėžtas poveikis“, kaip tai suprantama pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją; be to, šis neapibrėžtumas nebebuvo nurodytas to sprendimo 152 punkte. Vis dėlto tokio poveikio negalima nustatyti, jeigu jis yra pernelyg menkas arba visiškai hipotetinis.

104 Trečia, Bendrasis Teismas neįrodė ir nepatikrino nurodomo apibrėžto poveikio „tikėtinumo“. Kaip ir Komisija, Bendrasis Teismas tik priminė pažeidimo pobūdį, nepatikrinęs papildomų mokesčių poveikio visai krovinių vežimo paslaugų pardavimo kainai, nors šie papildomi mokesčiai 2004–2005 m. vidutiniškai sudarė tik 18 % galutinės paslaugų kainos. Bendrasis Teismas taip pat nesiekė patikrinti, ar ir kiek ekspeditoriai šį tariamą bendrų vežimo sąnaudų padidėjimą faktiškai perkėlė siuntėjams, taip pat, ar ir kiek siuntėjai šį tariamą vežimo sąnaudų padidėjimą perkėlė vartotojams.

105 Ketvirta, nagrinėdamas poveikio numatomumą Bendrasis Teismas pateikė pasikartojančius motyvus, įpareigodamas AF-KLM pateikti neįmanomus įrodymus, ir neteisėtai perkėlė įrodinėjimo naštą. Skundžiamo sprendimo 139, 140 ir 143 punktuose jis priekaištavo AF-KLM dėl to, kad ši neįrodė, jog „susisiekiančiųjų indų dėsnio“ veikimas buvo toks tikėtinas, kad nagrinėjamas poveikis, t. y. kainų padidėjimas, tapo nenumatomas. Tokio įrodinėjimo našta tenka Komisijai. AF-KLM pažymi, kad rėmėsi šiuo poveikiu per administracinę procedūrą, tačiau Komisija tik pabrėžė, kad kalbama apie konkurencijos ribojimą dėl tikslo, neanalizuodama šio poveikio svarbos ginčijamame sprendime.

106 Penkta, iš skundžiamo sprendimo 175 ir paskesnių punktų matyti, kad Bendrasis Teismas nusprendė galintis pateisinti Komisijos kompetenciją nagrinėti atvykstamuosius maršrutus, remdamasis tuo, kad pažeidimas yra vienas ir tęstinis. Vis dėlto sąvoka „vienas tęstinis pažeidimas“ neleidžia išplėsti SESV įtvirtintų draudimų taikymo srities. Šiuo klausimu Bendrojo Teismo pateikta nuoroda į 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija* (C-413/14 P, EU:C:2017:632) 57 punktą neturi reikšmės ir pažeidžia to sprendimo taikymo sritį. Byla, kurioje priimtas tas sprendimas, buvo susijusi su veiksmais, įvykdytais pasauliniu lygmeniu vienoje pasaulio masto geografinėje rinkoje ir darančiais poveikį, be kita ko, EEE, o nagrinėjamu atveju veiksmai buvo vykdomi skirtingose geografinėse rinkose, iš kurių kai kurios, kaip antai atvykstamųjų maršrutų rinka, yra už EEE ribų. Be to, šitaip Bendrasis Teismas pakeitė motyvavimo etapus. Pirmiausia reikėtų įvertinti, ar kiekvienas esminis pažeidimo elementas patenka į Komisijos kompetenciją. Tik paskui prireikus reikėtų įvertinti, ar įvairūs nagrinėjami veiksmai atitinka bendrą vieno tęstinio pažeidimo planą. Veiksmai, kurių Komisija neturi kompetencijos vertinti, negali būti *a posteriori* dirbtinai susieti su veiksmais, kurie priklauso jos kompetencijai.

107 Šešta, siekdamas įrodyti apibrėžtą poveikį Bendrasis Teismas pakeitė ginčijamo sprendimo motyvus savaisiais ir pažeidė jurisprudenciją. Taigi, nors apibrėžto poveikio buvimas buvo nagrinėtas tik ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamojoje dalyje, Bendrojo Teismo atliktos analizės, kuri, beje, nepakankama, tame sprendime nėra. Šiuo klausimu AF-KLM nurodo analizę, kurią Bendrasis Teismas pateikė skundžiamo sprendimo 118–137 punktuose, vertindamas „nagrinėjamo poveikio“ svarbą, 138–155 punktuose – šio poveikio numatomumą, 156–166 punktuose – šio poveikio esminį pobūdį, 167–174 punktuose – šio poveikio betarpišką pobūdį, 175–187 punktuose – vieno tęstinio pažeidimo poveikį. Kiekviename iš šių etapų Bendrasis Teismas rėmėsi aplinkybėmis, kuriomis Komisija nesirėmė minėtame sprendime. Taigi jis pateikė naujus motyvus, kad pateisintų klaidingus Komisijos argumentus. Bet kuriuo atveju, darant prielaidą, kad Komisija iš tikrųjų pagrindė apibrėžto poveikio buvimą remdamasi ginčijamo sprendimo konstatuojamosiomis dalimis, kurias Bendrasis Teismas nurodė skundžiamame sprendime, toks *a posteriori* ištaisymas yra nepakankamas, nes ginčijamo akto motyvavimo stokos negali ištaisyti tai, kad suinteresuotasis asmuo apie jo motyvus sužino vykstant teismo procesui.

108 Komisija tvirtina, kad antrojo pagrindo antra dalis yra nepagrįsta.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

109 Pirmiausia reikia pažymėti, kad, kaip teigia AF-KLM, skundžiamo sprendimo 122 punkte Bendrasis Teismas nurodė, kad, kai veiksmus Komisija, kaip šiuo atveju, laiko tokiais žalingais konkurencijai vidaus rinkoje ar EEE, kad juos galima pripažinti konkurencijos ribojimu „dėl tikslo“, kaip tai suprantama pagal SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, apibrėžto poveikio kriterijaus taikymas negali reikalauti įrodyti konkretų poveikį, kurį reikia įrodyti, kad veiksmai būtų pripažinti konkurencijos ribojimu „dėl poveikio“, kaip tai suprantama pagal tas nuostatas.

110 Be to, to sprendimo 126 punkte jis nurodė, kad apibrėžto poveikio kriterijaus aiškinimas, kad, kaip teigia AF-KLM, 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.

111 Tuo remdamasis skundžiamo sprendimo 127 punkte Bendrasis Teismas priėjo prie išvados, kad, pirma, AF-KLM 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 šių konstatuojamųjų dalių taip pat negalėjo daryti išvados, kad taikydama šį kriterijų Komisija neatliko jokios minėtų veiksmų poveikio vidaus rinkoje ar EEE analizės.

112 Vis dėlto, kaip jau nurodyta šioje 127 punkto antroje dalyje pateiktuose motyvuose, iš šių AF-KLM ginčijamų punktų negalima daryti išvados, kad Bendrasis Teismas, siekdamas įrodyti, jog apibrėžto poveikio kriterijus šiuo atveju tenkinamas, nusprendė, jog pakanka, kad ginčijamas kartelis galėtų būti pripažįstamas konkurencijos ribojimu dėl tikslo.

113 Iš kartu aiškinamų skundžiamo sprendimo 118–136 punktų matyti, kad tuose ginčijamuose punktuose Bendrasis Teismas tik atmetė jam pateiktus AF-KLM argumentus, apibendrintus to sprendimo 105 punkto pabaigoje. Taigi tuose punktuose jis išdėstė motyvus, dėl kurių AF-KLM klaidingai teigė, kad tai, jog Komisija nurodė (dėl ginčijamo sprendimo 917 konstatuojamosios dalies – to sprendimo dalyse, susijusiose su nagrinėjamo konkurencijos ribojimo pripažinimu, ir dėl ginčijamo sprendimo 1190 ir 1277 konstatuojamųjų dalių – jo dalyse, susijusiose su baudos apskaičiavimu), kad nėra būtinybės įrodyti realų antikonkurencinį poveikį, nes buvo įrodytas priskiriamų veiksmų antikonkurencinis tikslas, reiškia, kad dėl šio antikonkurencinio tikslo Komisija neįvertino, ar tie veiksmai turėjo apibrėžtą poveikį, reikalingą siekiant įrodyti jos kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms.

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

115 Kita vertus, Bendrojo Teismo analizė, kuria siekiama nustatyti, ar Komisija teisingai nusprendė, kad apibrėžto poveikio kriterijus šiuo atveju tenkinamas, yra pateikta skundžiamo sprendimo 137–174 punktuose, kiek tai susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimu, vertinamu atskirai, ir to sprendimo 175–186 punktuose, kiek tai susiję su vienu tęstiniu pažeidimu, vertinamu kaip visumą.

116 Šiomis aplinkybėmis AF-KLM klaidingai aiškina skundžiamą sprendimą, teigdama, kad Bendrasis Teismas nusprendė, jog siekiant nustatyti Komisijos kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį veiksmams, vykdytiems už EEE teritorijos ribų, remiantis apibrėžto poveikio kriterijumi galima atsisakyti tokio poveikio įrodinėjimo, kai šie veiksmai gali būti pripažįstami konkurencijos ribojimu dėl tikslo. Todėl šio sprendimo 102 punkte išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

117 Antra, reikia priminti, kad apibrėžto poveikio kriterijumi, kaip ir antikonkurencinių veiksmų įvykdymo vieta grindžiamu kriterijumi, siekiama aprėpti veiksmus, kurie, nors ir nebuvo vykdomi Sąjungos arba tam tikrais atvejais EEE teritorijoje, vis dėlto jų antikonkurencinis poveikis gali pasireikšti Sąjungos arba EEE rinkoje. Taigi apibrėžto poveikio kriterijus leidžia pateisinti Sąjungos arba EEE konkurencijos teisės taikymą atsižvelgiant į viešąją tarptautinę teisę, jeigu galima numatyti, kad aptariami veiksmai iš karto padarys Sąjungoje arba EEE esminį poveikį. Šiuo klausimu pakanka atsižvelgti į veiksmų galimą poveikį konkurencijai, kad būtų tenkinamas reikalavimas dėl numatomumo. Be to, kad būtų įvykdytas betarpiško poveikio reikalavimas, pakanka, kad nagrinėjami veiksmai „galėtų“ turėti betarpišką poveikį Sąjungoje arba EEE (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).

118 Taigi, kaip teigia AF-KLM, siekdama įrodyti, kad apibrėžto poveikio kriterijus tenkinamas, Komisija privalo įrodyti, kad atitinkami veiksmai turi numatomą, betarpišką ir esminį poveikį Sąjungoje arba, kaip nagrinėjamu atveju, EEE, t. y. kriterijus, kuriuos Bendrasis Teismas, be kita ko, priminė skundžiamo sprendimo 116 ir 137 punktuose. Vis dėlto, priešingai, nei šio sprendimo 103 punkte išdėstytuose argumentuose teigia AF-KLM, skundžiamo sprendimo 135, 136 ir 150 punktuose Bendrasis Teismas neatmetė šio kriterijaus, kai nusprendė, kad pakanka tik netiesioginio ir neužtikrinto poveikio, kad būtų konstatuotas apibrėžto poveikio buvimas, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo pirmesniame punkte primintą jurisprudenciją.

119 Visų pirma, kaip matyti iš kartu aiškinamų skundžiamo sprendimo 111, 112, 115 ir 128–137 punktų, šie 135 ir 136 punktai yra dalis 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. Šį pagrindą sudarė „padidėjusios oro transporto į EEE sąnaudos ir dėl to didesnės importuotų prekių kainos, [kurios] savaime galėjo daryti poveikį vartotojams EEE“; jį Bendrasis Teismas nurodė kaip „nagrinėjamą poveikį“ (toliau – poveikis importuotų prekių kainoms), dėl kurio AF-KLM teigė, kad tai nebuvo vienas iš ginčijamų veiksmų, į kuriuos Komisija galėjo pagrįstai atsižvelgti taikydama apibrėžto poveikio kriterijų, sukeltų padarinių.

120 Taigi, kadangi skundžiamo sprendimo 135 ir 136 punktuose nenagrinėjamas klausimas, ar poveikis importuotų prekių kainoms buvo numanomo, esminio ir betarpiško pobūdžio, darytina išvada, kad šio sprendimo 103 punkte išdėstyti argumentai, kiek jie susiję su šiais 135 ir 136 punktais, grindžiami klaidingu skundžiamo sprendimo aiškinimu. Todėl juos reikia atmesti kaip nepagrįstus.

121 Toliau dėl skundžiamo sprendimo 150 punkte pateiktų argumentų reikia pažymėti, kad nors šis punktas iš tiesų yra to sprendimo dalyje, susijusioje su numatomu poveikiu importuotų prekių kainoms, jame Bendrasis Teismas tik nurodė, kad „tokiomis aplinkybėmis“ vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo pagrįstai numatyti, kad ekspeditoriai tokias papildomas išlaidas perkels siuntėjams, padidindami tranzito paslaugų kainą. Taigi reikia konstatuoti, kad tame punkte Bendrasis Teismas nenurodė, jog vien netiesioginio ir neužtikrinto arba „menko ar visiškai hipotetinio“ poveikio pakanka, kad būtų konstatuotas apibrėžto poveikio buvimas, kaip tai suprantama pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją. Kadangi minėti argumentai taip pat grindžiami klaidingu skundžiamo sprendimo aiškinimu, juos reikia atmesti kaip nepagrįstus.

122 Galiausiai, kadangi tais pačiais argumentais iš esmės ginčijamas Bendrojo Teismo atliktas poveikio importuotų prekių kainoms numatomumo vertinimas, jie nesiskiria nuo šio sprendimo 105 punkte išdėstytų argumentų, kurie nagrinėjami šio sprendimo 134–138 punktuose.

123 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad, nepažeidžiant pirmesniame punkte nurodytos išlygos, šio sprendimo 103 punkte išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

124 Trečia, pirmiausia reikia pažymėti, kad iš šio sprendimo 117 punkte primintos jurisprudencijos matyti, jog apibrėžto poveikio „tikėtinumo“ sąlyga, kuria remiasi AF-KLM, nesiskiria nuo sąlygos, susijusios su šio poveikio numatomumu, nes pagal šią jurisprudenciją tam, kad būtų įvykdyta su numatomumo reikalavimu susijusi sąlyga, pakanka atsižvelgti į tikėtiną veiksmų poveikį konkurencijai. Taigi, kaip nurodyta šio sprendimo 104 punkte, AF-KLM negali pagrįstai priekaištauti Bendrajam Teismui neįrodžius ir nepatikrinus poveikio importuotų prekių kainoms tikėtinumo, nors skundžiamo sprendimo 138–155 punktuose Bendrasis Teismas analizavo šio poveikio numatomumą.

125 Be to, kiek 104 punkte išdėstytuose argumentuose AF-KLM teigia, kad Bendrasis Teismas neįrodė ir nepatikrino poveikio importuotų prekių kainoms numatomumo, pakanka konstatuoti, kad šiam teiginiui prieštarauja skundžiamo sprendimo 138–155 punktai, kuriuose tiksliai išdėstyta Bendrojo Teismo analizė, susijusi su šio poveikio numatomumo vertinimu, kurio, AF-KLM teigimu, nėra.

126 Galiausiai skundžiamo sprendimo 140–142 punktuose Bendrasis Teismas konstatavo, kad papildomi kuro ir saugumo mokesčiai, taip pat atsisakymas mokėti komisinius, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 846, 909, 1199 ir 1208 konstatuojamųjų dalių, buvo analizuojami kaip slapti horizontalaus kainų nustatymo veiksmai, dėl kurių, kaip nustatyta Teisingumo Teismo jurisprudencijoje, be kita ko, didėja kainos, o tai lemia neteisingą išteklių paskirstymą, visų pirma vartotojų nenaudai. Taigi jis nusprendė, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo numatyti, jog horizontaliai nustačius papildomus kuro ir saugumo mokesčius jie padidės ir kad atsisakymas mokėti komisinius gali tokį padidėjimą dar sustiprinti. Bendrasis Teismas konstatavo, kad toks atsisakymas pasireiškė suderintu atsisakymu suteikti ekspeditoriams papildomų mokesčių nuolaidas ir taip leido vežėjams, kuriems pateikti prieštaravimai, „toliau kontroliuoti“ netikrumą dėl įkainių nustatymo, kurį galėjo sukelti konkurencija dėl komisinių mokėjimo, ir šitaip išvengti konkurencijos dėl papildomų mokesčių, kaip ginčijamo sprendimo 874 ir 879 konstatuojamosiose dalyse pažymėjo Komisija.

127 Skundžiamo sprendimo 143 punkte Bendrasis Teismas pridūrė, kad, kaip matyti iš to sprendimo 17 konstatuojamosios dalies, krovinių vežimo paslaugų kainą sudaro tarifai ir papildomi mokesčiai, įskaitant papildomus kuro ir saugumo mokesčius, ir kad toks padidėjimas iš principo galėjo lemti didesnę bendrą atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainą, nebent būtų nuspręsta, kad papildomų kuro ir saugumo mokesčių padidėjimas dėl pakankamai tikėtino susisiekiančiųjų indų dėsnio veikimo kompensuojamas atitinkamu tarifų ir kitų papildomų mokesčių sumažinimu.

128 Skundžiamo sprendimo 147–150 punktuose jis taip pat išnagrinėjo, ar vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo numatyti, kad ekspeditoriai perkels šį padidinimą savo klientams, t. y. siuntėjams, padidindami tranzito paslaugų kainą, o tai, kaip jis manė, vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, pagrįstai galėjo numatyti. Šiuo klausimu jis pažymėjo, kad krovinių vežimo paslaugų kaina ekspeditoriams, kaip iš esmės matyti iš to sprendimo 14 ir 70 konstatuojamųjų dalių, yra kintamosios sąnaudos, ir jų padidėjimas iš esmės lemia ribinių sąnaudų, į kurias atsižvelgdami ekspeditoriai nustato savo kainas, padidėjimą. Skundžiamo sprendimo 151–153 punktuose jis taip pat konstatavo, kad, kaip matyti iš to paties sprendimo 70 ir 1031 konstatuojamųjų dalių, į prekių, kurias ekspeditoriai paprastai integruotai gabena

siuntėjų vardu, kainą įtraukiama tranzito paslaugų kaina ir, be kita ko, krovinių vežimo paslaugų kaina, todėl vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo numatyti, kad dėl vieno tęstinio pažeidimo, kiek jis susijęs su atvykstamaisiais maršrutais, padidės į EEE importuotų prekių kaina.

129 Atsižvelgiant į šio sprendimo 117 punkte primintą jurisprudenciją, pagal kurią tam, kad būtų įvykdyta sąlyga, susijusi su numatomumo reikalavimu, pakanka atsižvelgti į galimą veiksmų poveikį konkurencijai, reikia konstatuoti, kad šiuose skundžiamo sprendimo punktuose Bendrasis Teismas iš tiesų atliko reikalaujamą patikrinimą ir nepadarė teisės klaidos, kai priėjo prie išvados, jog Komisija pakankamai įrodė, kad poveikis importuotų prekių kainoms buvo numatomas.

130 Kaip išvados 73 punkte taip pat pažymėjo generalinis advokatas, bet kokia žala, kurios kartelio dalyviai turėjo protingai tikėtis, remdamiesi bendrąja gyvenimiška patirtimi, priešingai nei žala, atsiradusi visiškai neįprastai susiklosčius aplinkybėms, turi būti laikoma kaip galima numatyti, kaip tai suprantama pagal šią jurisprudenciją. Kaip jau buvo pažymėta šio sprendimo 126 punkte ir kaip Bendrasis Teismas taip pat priminė skundžiamo sprendimo 140 punkte, pripažįstama, kad slapti veiksmai, kaip antai lemiantys horizontalų kainų nustatymą karteliuose, lemia gamybos mažėjimą ir kainų didėjimą, o tai baigiasi blogu išteklių paskirstymu, nuo kurio visų pirma nukenčia vartotojai (šiuo klausimu žr. 2014 m. rugsėjo 11 d. Sprendimo *CB / Komisija*, C-67/13 P, EU:C:2014:2204, 51 punktą).

131 Taigi, priešingai, nei teigia AF-KLM, siekdamas įrodyti poveikio importuotų prekių kainoms numatomumą Bendrasis Teismas neprivalėjo konkrečiai tikrinti nei papildomų mokesčių poveikio visai krovinių vežimo paslaugų pardavimo kainai, nei to, ar ir kiek ekspeditoriai faktiškai perkėlė šį kainos padidėjimą siuntėjams, nei to, ar ir kiek siuntėjai faktiškai perkėlė šias padidėjusias vežimo sąnaudas vartotojams.

132 Be to, Bendrasis Teismas atsižvelgė į tai, kad papildomi mokesčiai vidutiniškai sudarė 18 % visos kainos, kurią 2004–2005 m. *Air France* nurodydavo ekspeditoriams sąskaitose faktūrose, ir šis aspektas nurodytas skundžiamo sprendimo 163 punkte, Bendrajam Teismui analizuojant esminį poveikio importuotų prekių kainoms pobūdį.

133 Taigi šio sprendimo 104 punkte išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

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

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

136 Nagrinėjamu atveju, kaip jau buvo nurodyta šio sprendimo 127 punkte, skundžiamo sprendimo 143 punkte Bendrasis Teismas konstatavo, kad toks padidėjimas iš principo galėjo lemti bendros atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainos padidėjimą, nebent būtų nuspręsta, kad papildomų kuro ir saugumo mokesčių padidėjimas dėl pakankamai tikėtino susisiekiančiųjų indų dėsnio veikimo kompensuojamas atitinkamu tarifų ir kitų papildomų mokesčių sumažinimu. Žinoma, jis pridūrė, kad AF-KLM taip ir neįrodė, jog susisiekiančiųjų indų dėsnio veikimas buvo toks tikėtinas, kad poveikis importuotų prekių kainoms taptų nenumatomas. Vis dėlto, kaip matyti iš šio sprendimo 126 punkto, prieš šią išvadą skundžiamo sprendimo 140–142 punktuose ir 143 punkto pirmame sakinyje pateikta analizė, kurią atlikęs Bendrasis Teismas nusprendė, kad vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, galėjo numatyti, jog horizontalus papildomų kuro ir saugumo mokesčių nustatymas, taip pat atsisakymas mokėti komisinius lems visos atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainos padidėjimą.

137 Taigi tik konstatavęs, kad ginčijamame sprendime Komisija pakankamai įrodė tokio padidėjimo numatomumą, Bendrasis Teismas išnagrinėjo, ar AF-KLM pateikė įrodymų, leidžiančių paneigti šią išvadą. Kadangi šiuo klausimu AF-KLM nurodė, jog egzistuoja „susisiekiančiųjų indų dėsnis“, skundžiamo sprendimo 144 punkte jis konstatavo, kad ekonominė ataskaita, kuria ji rėmėsi siekdama įrodyti šį dėsnį, iš tikrųjų tik parodė ryšį tarp *Air France* ir KLM taikomo papildomo saugumo mokesčio dydžio realios raidos ir žibalo kainos, tačiau neįrodė, kad buvo pakankamai tikėtina, jog papildomo kuro mokesčio padidėjimas bus kompensuotas atitinkamu tarifų ir kitų papildomų mokesčių sumažėjimu tokiu mastu, kad poveikis importuotų prekių kainoms taptų nenumatomas.

138 Atsižvelgiant į šio sprendimo 134 punkte primintą jurisprudenciją, Bendrasis Teismas, neteisėtai neperkeldamas įrodinėjimo naštos, galėjo nuspręsti, pirma, kad, remiantis tuo, jog skundžiamo sprendimo 140–142 punktuose ir 143 punkto pirmame sakinyje jis iš esmės konstatavo, kad ginčijamame sprendime Komisija pakankamai įrodė, jog dėl papildomų kuro ir saugumo mokesčių bendros atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų kainos didėjimas buvo numatomas, AF-KLM turėjo pateikti priešingų įrodymų ir, antra, kad, nesant tokių pakankamų priešingų įrodymų, AF-KLM nepavyko paneigti anksčiau padarytos išvados.

139 Be to, tiek, kiek AF-KLM teigia, kad taip Bendrasis Teismas pateikė pasikartojančius motyvus ir įpareigojo ją pateikti neįmanomus įrodymus, nes Komisija ginčijamame sprendime atsisakė atsižvelgti į šį poveikį, remdamasi ginčijamų veiksmų pripažinimu konkurencijos ribojimu dėl tikslo, pakanka pažymėti, kad šis argumentas grindžiamas ta pačia prielaida kaip ir šio sprendimo 102 punkte išdėstyti argumentai, kurie, kaip jau įrodyta šio sprendimo 109–116 punktuose, yra klaidingi.

140 Taigi šio sprendimo 105 punkte išdėstytus argumentus taip pat reikia atmesti kaip nepagrįstus.

141 Penkta, kalbant apie šio sprendimo 107 punkte nurodytus argumentus, kuriuos būtina nagrinėti priešpaskutinius, reikia priminti, kad iš jurisprudencijos matyti, jog 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 požiūriais užtikrina Bendrasis Teismas, atsižvelgdamas į ieškovo pateiktus pagrindus ir visas jos nurodytas aplinkybes. Vis dėlto užtikrindami tokią kontrolę Sąjungos teismai jokiais atvejais negali ginčijamo akto rengėjo motyvų pakeisti savaisiais (2024 m. liepos 4 d. Sprendimo *Westfälische Drahtindustrie ir Pampus Industriebeteiligungen / Komisija*, C-70/23 P, EU:C:2024:580, 38 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

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

143 Vis dėlto, kai Bendrasis Teismas tik atsako į jam pateiktus argumentus ir paaiškina ginčijamo akto motyvus, negalima teigti, kad jis pakeičia šio 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).

144 Nagrinėjamu atveju, kaip matyti iš skundžiamo sprendimo 112 ir 128 punktų, ginčijamo sprendimo 1045 konstatuojamosios dalies pirmame sakinyje, nors ir glaustai, buvo pateikta informacija, leidusi Bendrajam Teismui patikrinti, ar Komisija nustatė savo ekstrateritorinę kompetenciją pagal apibrėžto poveikio kriterijų. Būtent ši informacija, siejama su kitomis reikšmingomis to sprendimo konstatuojamosiomis dalimis, nurodytomis skundžiamo sprendimo 133, 140–143, 145, 148, 151, 159–161, 164 ir 165 punktuose, leido Bendrajam Teismui patikrinti, ar Komisija iš tikrųjų įrodė tokio poveikio buvimą. Be to, iš skundžiamo sprendimo 118–174 punktų matyti, kad juose Bendrasis Teismas tik atsakė į AF-KLM jam pateiktus argumentus ir paaiškino ginčijamo sprendimo motyvus, konkrečiai kalbant, padarė tam tikras išvadas, remdamasis tame sprendime pateikta informacija. Taigi, atsižvelgiant į šio sprendimo pirmesniame punkte primintą jurisprudenciją, tariamas šių 118–174 punktų motyvų pakeitimas nebuvo įrodytas.

145 Šiomis aplinkybėmis taip pat negalima teigti, kad taip nuspręsdamas Bendrasis Teismas ištaisė ginčijamo sprendimo motyvavimo trūkumą, kiek tai susiję su Komisijos kompetencija taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugoms, ir taip pažeidė jurisprudenciją, pagal kurią motyvavimo trūkumo negali ištaisyti tai, kad suinteresuotasis asmuo sprendimo motyvus sužino vykstant procesui Teisingumo Teisme (2005 m. birželio 28 d. Sprendimo *Dansk Rørindustri ir kt. / Komisija*, C-189/02 P, C-202/02 P, C-205/02 P–C-208/02 P ir C-213/02 P, EU:C:2005:408, 463 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Kaip matyti iš pirmesnio šio sprendimo punkto, šis ginčijamo sprendimo motyvavimo trūkumas, kuris, beje, net nebuvo nurodytas Bendrajame Teisme, nebuvo įrodytas.

146 Be to, kiek šiais argumentais AF-KLM nurodo skundžiamo sprendimo 175–186 punktuose pateiktus motyvus, reikia konstatuoti, kad jie išdėstyti skundžiamo sprendimo dalyje, skirtoje trečiojo pagrindo, kuriuo Komisija rėmėsi ginčijamame sprendime, kad įrodytų savo kompetenciją nagrinėti ginčijamus veiksmus, analizei, kaip nustatyta skundžiamo sprendimo 113 punkte, t. y. pagrindo, susijusio su vieno tęstinio pažeidimo, vertinamo kaip visuma, poveikiu. Ši skundžiamo sprendimo dalis konkrečiai susijusi su šio sprendimo 106 punkte išdėstytais AF-KLM argumentais. Todėl teiginys dėl motyvų pakeitimo, kiek jis susijęs su šiais 175–186 punktais, bus nagrinėjamas kartu su tais argumentais šio sprendimo 148 ir 149 punktuose.

147 Taigi su šia išlyga šio sprendimo 107 punkte išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

148 Galiausiai, šešta, dėl šio sprendimo 106 ir 107 punktuose išdėstytų argumentų, kiek jie susiję su skundžiamo sprendimo 175–186 punktais, reikia pažymėti, kad AF-KLM ketvirtajame panaikinimo pagrinde, pateiktame Bendrajame Teisme, tik ginčijo Komisijos kompetenciją taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį ginčijamiems veiksmams tiek, kiek jie susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugomis.

149 Šiuo klausimu skundžiamo sprendimo 174 punkte Bendrasis Teismas padarė išvadą, kad Komisija pagrįstai nusprendė, jog apibrėžto poveikio kriterijus buvo tenkinamas, kiek tai susiję su atvykstamųjų krovinių vežimo paslaugų derinimu, vertinamu atskirai, todėl Komisijos kompetencija ginčijamiems veiksmams taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimą, kiek ji ginčijama, buvo įrodyta. Vadinasi, Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 175–186 punktuose neturėjo papildomai nagrinėti, ar Komisija, siekdama įrodyti savo kompetenciją ginčijamiems veiksmams taikyti SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį, ginčijamo sprendimo 1046 konstatuojamojoje dalyje taip pat pagrįstai nusprendė, kad apibrėžto poveikio kriterijus buvo tenkinamas, atsižvelgiant į vieno tęstinio pažeidimo, vertinamo kaip visuma, poveikį.

150 Be to, kaip matyti iš visos pirma pateiktos antrojo pagrindo antros dalies analizės, Bendrasis Teismas nepadarė teisės klaidų ir nepakeitė nurodytų motyvų, kai skundžiamo sprendimo 174 punkte padarė tokią išvadą.

151 Šiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad šie argumentai susiję su pertekliniais skundžiamo sprendimo motyvais. Pagal suformuotą jurisprudenciją dėl Bendrojo Teismo sprendimo perteklinių motyvų pateikti prieštaravimai negali lemti ginčijamo 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; taip pat 2024 m. spalio 4 d. Sprendimo *thyssenkrupp / Komisija*, C-581/22 P, EU:C:2024:821, 263 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

152 Vadinasi, šiuos argumentus reikia atmesti kaip nereikšmingus.

153 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad antrojo pagrindo antra dalis turi būti atmesta kaip iš dalies nepagrįsta ir iš dalies nereikšminga, todėl reikia atmesti visą apeliacinio skundo antrąjį pagrindą.

Dėl apeliacinio skundo trečiojo pagrindo, susijusio su atsižvelgimu į reguliavimo sistemas

Šalių argumentai

154 AF-KLM teigia, kad Bendrasis Teismas, atsižvelgdamas į reguliavimo sistemas, pažeidė vienodo požiūrio principą ir pareigą motyvuoti.

155 Skundžiamo sprendimo 576 punkte jis pritarė ginčijamame sprendime Komisijos atliktai analizei, pagal kurią keliose trečiosiose šalyse, įskaitant Tailando Karalystę, galiojančios reguliavimo sistemos ne privertė, o tik paskatino vežėjus susitarti dėl papildomo kuro mokesčio nustatymo, taip atmesdamas jos argumentus, kad pagal šias sistemas vežėjai buvo įpareigojami sudaryti kartelius šiuo klausimu. Vis dėlto 2022 m. kovo 30 d. Sprendime *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-324/17, EU:T:2022:175) Bendrasis Teismas padarė priešingą išvadą dėl tos pačios Tailando reguliavimo sistemos, kai to sprendimo 562 punkte nusprendė, kad Tailando valdžios institucijos nuo 2005 m. liepos 20 d. sukūrė teisinę sistemą, kuria panaikinama bet kokia vežėjų konkurencinių

veiksmų galimybė, kiek tai susiję su papildomo kuro mokesčio, taikomo skrydžiams iš šios trečiosios šalies, dydžio nustatymu. Todėl to sprendimo 944 punkte jis sumažino apeliantėms toje byloje už pažeidimo sunkumą nustatytą procentinę dalį nuo 16 % iki 15,7 %, taip sumažindamas joms skirtą baudą. Įgyvendindamas savo neribotą jurisdikciją Bendrasis Teismas privalo laikytis vienodo požiūrio principo.

156 Nagrinėjamu atveju neginčijama, kad Bendrajame Teisme pareikštame ieškinyje AF-KLM rėmėsi Tailande taikomos reguliavimo sistemos privalomumu, kad jai skirta bauda būtų sumažinta. Be to, skundžiamo sprendimo 568 punkte Bendrasis Teismas pripažino, kad Prancūzijos Respublikos ir Tailando Karalystės sudaryto susitarimo dėl oro susisiekimo paslaugų sąlygose iš esmės buvo numatyta, kad tarifai turi būti iš anksto aptarti tarp paskirtų vežėjų ir kad susitarimo atveju jį turi patvirtinti abiejų šio susitarimo šalių kompetentingos institucijos. Iš 2022 m. kovo 30 d. Sprendimo *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-324/17, EU:T:2022:175) 562 punkto matyti, kad galimybės konkuruoti panaikinimas buvo susijęs su visais maršrutus iš Tailando vykdančiais vežėjais, įskaitant *Air France*. Taigi Bendrasis Teismas negalėjo teisėtai taikyti baudos sumažinimo *SAS Cargo Group ir kt.* ir turėjo padaryti tas pačias išvadas dėl visų šių vežėjų.

157 Be to, nenurodęs priežasčių, dėl kurių *SAS Cargo Group ir kt.* vieninteliai galėjo pasinaudoti baudos sumažinimu pagal Tailando reguliavimo sistemą, kuri vis dėlto taikoma visiems vežėjams, Bendrasis Teismas pažeidė pareigą motyvuoti. Jeigu manė esąs nepakankamai informuotas, kad galėtų priimti sprendimą dėl šios reguliavimo sistemos privalomojo pobūdžio visų kitų vežėjų atžvilgiu, jis turėjo pagal Bendrojo Teismo procedūros reglamento 88 ir 89 straipsnius imtis proceso organizavimo priemonių ir apklausti kitas oro transporto bendroves dėl šios reguliavimo sistemos ir dėl 2022 m. kovo 30 d. Sprendime *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-324/17, EU:T:2022:175) nurodyto 2005 m. liepos 20 d. rašto. Nesiimdamas tokių priemonių Bendrasis Teismas taip pat pažeidė AF-KLM teisę į gynybą.

158 Komisija tvirtina, kad šis apeliacinio skundo pagrindas yra nepagrįstas.

Teisingumo Teismo vertinimas

159 Pirmiausia reikia konstatuoti, kad nors apeliacinio skundo trečiojo pagrindo pavadinime AF-KLM nurodo, kad šis pagrindas susijęs su Bendrojo Teismo atsižvelgimu į visų trečiųjų šalių, į kurias daroma nuoroda skundžiamo sprendimo 576 punkte, reguliavimo sistemas, t. y. į tų, kurios nurodytos ginčijamo sprendimo 972–1019 konstatuojamosiose dalyse, argumentai, kuriais ji grindžia šį pagrindą, susiję tik su Tailando reguliavimo sistema. Todėl šiuo pagrindu ginčijama Bendrojo Teismo išvada, pateikta tame 576 punkte, tik tiek, kiek ji susijusi su šia reguliavimo sistema.

160 Atsižvelgiant į tai, reikia pažymėti, kad tame 576 punkte Bendrasis Teismas konstatavo, jog, priešingai, nei teigė AF-KLM, informacija apie trečiųjų šalių teisės aktų nuostatas, kuria ji remiasi, neprieštarauja ginčijamame sprendime padarytoms išvadoms, kad susitarimai dėl įkainių nustatymo buvo ne privalomi pagal teisės aktus, o tik tų teisės aktų skatinami, todėl jie nelėmė SESV 101 straipsnio netaikymo, bet pateisino baudos sumažinimą 15 % pagal 2006 m. gairių 29 punktą.

161 Vis dėlto reikia konstatuoti, kad tas pats 576 punktas yra skundžiamo sprendimo 568–575 punktuose Bendrojo Teismo atliktos analizės baigiamasis punktas; juose jis, „[a]ntra, bet kuriuo atveju“ nurodė, kad AF-KLM argumentai grindžiami klaidinga nagrinėjamų oro susisiekimo paslaugų susitarimų analize.

162 Skundžiamo sprendimo 566 punkte Bendrasis Teismas „pirmiausia“ pažymėjo, kad oro susisiekimo paslaugų susitarimai arba skatino ginčijamus veiksmus maršrutuose tarp EEE ir trečiųjų šalių (tokiu atveju baudos dydžio sumažinimas galėtų būti pateisinamas pagal 2006 m. gairių 29 punktą), arba to reikalavo (tokiu atveju nebūtų buvę galima konstatuoti jokio konkurencijos taisyklių pažeidimo arba už tuos veiksmus skirti sankcijos).

163 Atsižvelgdamas į šias aplinkybes (jų AF-KLM šiame apeliaciniame skunde neginčija), to sprendimo 567 punkte jis konstatavo: kadangi AF-KLM tik tvirtino, kad pagal daugelį reguliavimo sistemų reikalingas derinimas, jos argumentai, kuriais ji siekė įrodyti nepakankamą bendrą baudos sumažinimą, suteiktą dėl švelninančių aplinkybių, turi būti atmesti kaip nereikšmingi, nes, darant prielaidą, kad jie pagrįsti, juose padaryta klaida ne dėl 2006 m. gairių 29 punkto taikymo, nurodyto Bendrajame Teisme pateikto ieškinio aštuntojo pagrindo antroje dalyje, susijusioje su tuose skundžiamo sprendimo punktuose nagrinėto bendro baudos sumažinimo dėl švelninančių aplinkybių nepakankamumu, bet dėl pažeidimo konstatavimo, kuris nebuvo nurodytas.

164 Vadinasi, kiek AF-KLM kritikuoja patį skundžiamo sprendimo 576 punktą ir iš esmės to sprendimo 568–575 punktus, kuriais jis būtinai grindžiamas, reikia konstatuoti, kad šiuose punktuose pateikti argumentai yra pertekliniai, nes skundžiamo sprendimo 567 punkte Bendrasis Teismas jau pakankamai išsamiai išdėstė priežastis, dėl kurių šiai antrai daliai negalima pritarti, o tai šiame apeliaciniame skunde nebuvo ginčijama. Remiantis šio sprendimo 151 punkte jau priminta jurisprudencija, dėl Bendrojo Teismo sprendimo perteklinių motyvų pateikti prieštaravimai negali lemti ginčijamo sprendimo panaikinimo, todėl jie yra nereikšmingi.

165 Be to, kadangi šiame pagrinde AF-KLM teigia, kad Bendrasis Teismas pažeidė vienodo požiūrio principą, nes dėl Tailando reguliavimo sistemos egzistavimo nepadarė tokių pačių išvadų, kokias padarė 2022 m. kovo 30 d. Sprendime *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-324/17, EU:T:2022:175), reikia pažymėti, kad iš to sprendimo matyti, jog, byloje, kurioje priimtas tas sprendimas, ieškovės Bendrajame Teisme pateiktame trečiojo pagrindo šeštos dalies antrajame prieštaravime ginčijo Komisijos atliktą valstybės spaudimo, kurį jos teigė patyrusios keliose trečiosiose šalyse, įskaitant Tailando Karalystę, vertinimą ir tvirtino, kad dėl to Komisija klaidingai taikė SESV 101 straipsnį ir EEE susitarimo 53 straipsnį veiksmams, kurie nebuvo jų savarankiški veiksmai, todėl neturėjo patekti į šių nuostatų taikymo sritį. Išnagrinėjęs šį prieštaravimą, kuris buvo grindžiamas reikšmingais argumentais, Bendrasis Teismas iš dalies panaikino ginčijamą sprendimą.

166 Taigi ieškovėms byloje, kurioje priimtas 2022 m. kovo 30 d. Sprendimas *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-324/17, EU:T:2022:175), skirtos baudos sumažinimą, susijusį su reguliavimo sistema, lėmė dalinis jų atžvilgiu padarytos išvados dėl pažeidimo panaikinimas, t. y. kiek jis susijęs su papildomo kuro mokesčio už skrydžius iš Tailando nuo 2005 m. liepos 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d. nustatymu.

167 Vis dėlto *SAS Cargo Group ir kt.* pateiktas prieštaravimas, dėl kurio Bendrasis Teismas iš dalies panaikino jų atžvilgiu padarytą išvadą dėl pažeidimo, neturėjo atitikmens AF-KLM Bendrajame Teisme pareikštame ieškinyje. Bendrajame Teisme pateikto devintojo panaikinimo pagrindo antroje dalyje, kurios esmę Bendrasis Teismas išdėstė skundžiamo sprendimo 560 ir 561 punktuose (jie šiame apeliaciniame skunde neginčijami), AF-KLM neteigė, kad reikia panaikinti jos atžvilgiu padarytą išvadą dėl pažeidimo, kiek tai susiję su maršrutais iš Tailando. Kaip Teisingumo Teismas yra ne kartą nusprendęs, pagrindą dėl sprendimo teisėtumo iš esmės, kuris grindžiamas Sutarčių ar bet kurios su jų taikymu susijusios teisės normos pažeidimu, kaip

tai suprantama pagal SESV 263 straipsnį, Sąjungos teismas gali nagrinėti tik tuo atveju, kai jį pateikia ieškovas (2013 m. gruodžio 10 d. Sprendimo *Komisija / Airija ir kt.*, C-272/12 P, EU:C:2013:812, 28 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija; taip pat 2024 m. spalio 4 d. Sprendimo *thyssenkrupp / Komisija*, C-581/22 P, EU:C:2024:821, 107 punktas). Taigi AF-KLM nepagrįstai teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidą, nes netaikė nagrinėjamai bylai su baudos dydžio nustatymu susijusių pasekmių, kurias sukėlė 2022 m. kovo 30 d. Sprendime *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-324/17, EU:T:2022:175) konstatuoto pažeidimo, susijusio su maršrutais iš Tailando, panaikinimas.

168 Be to, tiesa, kad įgyvendinant neribotą jurisdikciją ir nustatant įmonėms skirtų baudų dydžius negali būti diskriminuojamos konkurencijos taisyklių pažeidimą dariusios įmonės (2000 m. lapkričio 16 d. Sprendimo *Sarrió / Komisija*, C-291/98 P, EU:C:2000:631, 97 punktas ir 2021 m. kovo 18 d. Sprendimo *Pometon / Komisija*, C-440/19 P, EU:C:2021:214, 138 punktas).

169 Vis dėlto, priešingai nei šioje byloje ir, kaip jau buvo pažymėta šio sprendimo 165 punkte, byloje, kurioje priimtas 2022 m. kovo 30 d. Sprendimas *SAS Cargo Group ir kt. / Komisija* (T-324/17, EU:T:2022:175), ieškovės pasiekė, kad būtų iš dalies panaikinta jų atžvilgiu padaryta išvada dėl pažeidimo, po to, kai joms pavyko įrodyti Bendrajame Teisme pateikto trečiojo pagrindo šeštos dalies antrojo prieštaravimo, kiek jis susijęs su Tailando reguliavimo sistema, pagrįstumą.

170 Taigi AF-KLM ir tų ieškovių padėtis skiriasi, atsižvelgiant į veiksnius, kuriuos Bendrasis Teismas nagrinėjo naudodamasis neribota jurisdikcija. Vadinasi, skundžiamo sprendimo 608 punkte Bendrasis Teismas nepažeidė vienodo požiūrio principo, kai atmetė AF-KLM prašymą, grindžiamą tuo, kad dėl švelninančių aplinkybių suteiktas bendras baudos dydžio sumažinimas buvo nepakankamas.

171 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad šio sprendimo 157 punkto teiginiai, kad Bendrasis Teismas pažeidė, pirma, pareigą motyvuoti ir, antra, teisę į gynybą, taip pat nepagrįsti, nes grindžiami klaidinga prielaida, kad Bendrasis Teismas turėjo AF-KLM naudai taikyti pasekmes, kurias jis kildino iš dalinio ginčijamo sprendimo panaikinimo kitoje byloje, nors prieštaravimas, dėl kurio buvo įvykdytas šis dalinis panaikinimas, nebuvo pateiktas Bendrajame Teisme pareikštame AF-KLM ieškinyje.

172 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, apeliacinio skundo trečiąjį pagrindą reikia atmesti kaip iš dalies nereikšmingą ir iš dalies nepagrįstą.

Dėl apeliacinio skundo ketvirtojo pagrindo, susijusio su „Air France“ dalyvavimo darant vieną tęstinį pažeidimą trukme

173 Apeliacinio skundo ketvirtąjį pagrindą sudaro dvi dalys. Pirmoje dalyje AF-KLM teigia, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidų, vertindamas *Air France* dalyvavimą darant pažeidimą nuo 2000 m. vasario 4 d. iki 2001 m. sausio 17 d. Antroje dalyje ji tvirtina, kad Bendrasis Teismas padarė teisės klaidų, vertindamas *Air France* dalyvavimą darant pažeidimą nuo 2005 m. spalio 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d.

Dėl pirmos dalies, susijusios su laikotarpiu nuo 2000 m. vasario 4 d. iki 2001 m. sausio 17 d.

– *Šalių argumentai*

174 AF-KLM teigia, kad Bendrasis Teismas neteisėtai perkėlė įrodinėjimo naštą ir pažeidė nekaltumo prezumpcijos principą, kai pripažino, kad *Air France* dalyvavo darant pažeidimą nuo 2000 m. vasario 4 d. iki 2001 m. sausio 17 d.

175 Skundžiamo sprendimo 534 punkte Bendrasis Teismas konstatavo, kad šiuo laikotarpiu Komisija nepalaikė jokių ryšių su *Air France*, o to sprendimo 535 punkte nusprendė, kad tai yra pakankamai ilgas laikotarpis, kad reikėtų patikrinti, ar *Air France* dalyvavimas darant pažeidimą buvo nutrauktas. Taigi Bendrasis Teismas pripažino, kad yra objektyvių įrodymų, jog *Air France* nedalyvavo tuo laikotarpiu vykusiuose susitikimuose, patvirtinančių, kad *Air France* ir faktiškai AF-KLM nedalyvavo kartelyje nuo 2000 m. vasario 4 d. iki 2001 m. sausio 17 d. Nors kitos bendrovės 2000 m. vasarą derino veiksmus, siekdamos padidinti papildomą kuro mokestį, *Air France*, kuri tokį mokestį vis dėlto įvedė 2000 m. pradžioje, nedalyvavo. Bendrasis Teismas to neginčija, o AF-KLM šiuo klausimu nurodo skundžiamo sprendimo 540 ir 541 punktus.

176 Vis dėlto Bendrasis Teismas pripažino AF-KLM atsakinga už šį laikotarpį, nepateikdamas jokių įrodymų, patvirtinančių, kad *Air France* tuo metu vis dar dalyvavo darant pažeidimą. Tokiu būdu jis iš savo paties konstatuotų faktinių aplinkybių padarė klaidingas teisines išvadas ir neteisėtai perkėlė įrodinėjimo naštą. Kadangi 2000 m. vasarą bendrovės keletą kartų bendravo nedalyvaujant *Air France*, Komisija turėjo pateikti objektyvių ir nuoseklių įrodymų, kad *Air France* dalyvavimas nebuvo sustabdytas laikotarpiu, kai ji nedalyvavo antikonkurenciniuose susitikimuose. Vis dėlto skundžiamo sprendimo 543 punkte Bendrasis Teismas nusprendė, kad AF-KLM turėjo įrodyti savo nedalyvavimą, ir priekaištavo, kad *Air France* viešai neatsiribojo nuo kartelio ir nepateikė kitų įrodymų, patvirtinančių jos nedalyvavimą darant pažeidimą, nors *Air France* dalyvavimo tuo pačiu laikotarpiu įrodymų nebuvo pateikta.

177 Pripažindamas AF-KLM atsakinga už pažeidimą nuo 2000 m. vasario 4 d. iki 2001 m. sausio 17 d., nesant jos dalyvavimo įrodymų, nors buvo objektyvių įrodymų, kad *Air France* vėl pradėjo konkuruoti, Bendrasis Teismas taip pat pažeidė nekaltumo prezumpciją.

178 Komisija teigia, kad šia dalimi AF-KLM siekia, kad būtų iš naujo įvertintos faktinės aplinkybės, todėl ją reikia atmesti.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

179 Pagal suformuotą jurisprudenciją daugeliu atvejų egzistuojanti praktika arba antikonkurencinio susitarimo sudarymas gali būti nustatomi iš tam tikro skaičiaus sutapimų, kurie, nagrinėjami kartu, gali įrodyti konkurencijos taisyklių pažeidimą, jeigu nėra kito logiško paaiškinimo (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, 57 punktas; taip pat 2021 m. kovo 18 d. Sprendimo *Pometon / Komisija*, C-440/19 P, EU:C:2021:214, 110 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

180 Iš tokių požymių ir sutapimų, kai jie vertinami bendrai, galima nustatyti ne tik konkurenciją pažeidžiančių veiksmų ir susitarimų buvimą, bet ir tęstinių konkurenciją pažeidžiančių veiksmų trukmę ir pažeidžiant konkurencijos taisykles sudaryto susitarimo taikymo laikotarpį (2006 m.

rugsėjo 21 d. Sprendimo *Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied / Komisija*, C-105/04 P, EU:C:2006:592, 95 punktas ir 2021 m. kovo 18 d. Sprendimo *Pometon / Komisija*, C-440/19 P, EU:C:2021:214, 111 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

181 Dėl įrodymų, patvirtinančių, kad susitarimas egzistavo tam tikrą apibrėžtą laikotarpį arba bent jau įmonė jį įgyvendino atitinkamu laikotarpiu, nebuvimo pažymėtina, jog tai, kad nebuvo pateikta įrodymų dėl konkrečių laikotarpių, netrukdo pripažinti, jog pažeidimas truko šiuos laikotarpius apimantį ilgesnį laiką, jei tai konstatuota remiantis objektyviais ir nuosekliais įrodymais. Kai pažeidimas trunka daugelį metų, tai, kad karteliniai veiksmai vykdomi įvairiais laikotarpiais, kuriuos gali skirti trumpesnis ar ilgesnis laiko tarpas, nedaro įtakos šio kartelinio susitarimo egzistavimui, jeigu įvairiais šį pažeidimą sudarančiais veiksmais siekiama vieno tikslo ir jie yra vieno tęstinio pažeidimo epizodai (2006 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *Technische Unie / Komisija*, C-113/04 P, EU:C:2006:593, 169 punktas ir 2021 m. kovo 18 d. Sprendimo *Pometon / Komisija*, C-440/19 P, EU:C:2021:214, 112 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

182 Kalbant, be kita ko, apie kelerius metus trukusį pažeidimą, pažymėtina, jog tai, kad nebuvo pateikta tiesioginių įrodymų dėl bendrovės dalyvavimo darant šį pažeidimą konkrečiu laikotarpiu, netrukdo pripažinti, jog pažeidimas truko ir per šį laikotarpį, jei tokia išvada pagrindžiama objektyviais ir nuosekliais įrodymais (2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Total Marketing Services / Komisija*, C-634/13 P, EU:C:2015:614, 27 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

183 Taigi Komisija gali nuspręsti, kad pažeidimas arba įmonės dalyvavimas jį darant nebuvo nutrauktas, net jeigu neturi pažeidimo įrodymų dėl tam tikrų apibrėžtų laikotarpių, kai įvairiais šį pažeidimą sudarančiais veiksmais siekiama vieno tikslo ir jie gali būti susiję su vienu tęstiniu pažeidimu ir kai atitinkama įmonė nesirėmė požymiais ar įrodymais, patvirtinančiais priešingai – kad ji nedarė pažeidimo arba nedalyvavo jį darant tais laikotarpiais (2021 m. kovo 18 d. Sprendimo *Pometon / Komisija*, C-440/19 P, EU:C:2021:214, 114 punktas).

184 Šiomis aplinkybėmis viešo atsiribojimo nebuvimas yra tokia faktinė padėtis, kuria Komisija gali remtis, kad įrodytų, jog bendrovė ir toliau vykdė antikonkurencinius veiksmus. Vis dėlto, jeigu atitinkamos bendrovės atstovai nedalyvavo keliuose ilgą laiką vykusiuose slaptuose susitikimuose, Komisija negali apsiriboti konstatavimu, kad nebuvo viešo atsiribojimo, o savo vertinimą turi pagrįsti ir kitais įrodymais (šiuo klausimu žr. 2015 m. rugsėjo 17 d. Sprendimo *Total Marketing Services / Komisija*, C-634/13 P, EU:C:2015:614, 28 punktą ir 2019 m. lapkričio 28 d. Sprendimo *LS Cable & System / Komisija*, C-596/18 P, EU:C:2019:1025, 33 punktą).

185 Nagrinėjamu atveju tiesa, kad, kaip teigia AF-KLM, skundžiamo sprendimo 534 punkte Bendrasis Teismas konstatavo, jog laikotarpiu nuo 2000 m. vasario 4 d. iki 2001 m. sausio 17 d. Komisija nenustatė jokių kontaktų, įtraukiančių *Air France*, o to sprendimo 535 punkte nusprendė, kad šios bylos aplinkybėmis tokia trukmė buvo pakankamai ilga, kad būtų būtina patikrinti, ar *Air France* dalyvavimas darant vieną tęstinį pažeidimą šiuo laikotarpiu buvo nutrauktas. Taip pat tiesa, kad, remiantis pirmesniame šio sprendimo punkte priminta jurisprudencija, tokiomis aplinkybėmis, kai, kaip nagrinėjamu atveju, ilgą laiką vyko keli slapti susitikimai nedalyvaujant atitinkamos įmonės atstovams, viešo atsiribojimo nebuvimo nepakanka, kad būtų įrodytas šios įmonės dalyvavimas darant pažeidimą šiuo laikotarpiu.

186 Vis dėlto, pirma, iš šio sprendimo 181–184 punktuose nurodytos jurisprudencijos, kurią, beje, Bendrasis Teismas iš esmės priminė skundžiamo sprendimo 537 ir 538 punktuose, matyti, kad, kiek tai susiję, be kita ko, su kelerius metus trukusiu pažeidimu, aplinkybės, kad per ilgą laikotarpį įvyko keli slapti susitikimai nedalyvaujant atitinkamos įmonės atstovams, nepakanka konstatuoti, kad ji tuo laikotarpiu nedalyvavo atitinkamame kartelyje. Taigi AF-KLM klaidingai teigia, kad *Air France* nedalyvavimas slaptuose susitikimuose, vykusiuose laikotarpiu nuo 2000 m. vasario 4 d. iki 2001 m. sausio 17 d., savaime yra objektyvus įrodymas, patvirtinantis, kad šiuo laikotarpiu ji nedalyvavo kartelyje.

187 Antra, remiantis ta pačia jurisprudencija, toks nedalyvavimas slaptuose susitikimuose ilgą laikotarpį yra aplinkybė, įpareigojanti Komisiją pateikti kitų objektyvių ir nuoseklių įrodymų, patvirtinančių, kad, nepaisant nedalyvavimo šiuose susitikimuose, atitinkama įmonė toliau dalyvavo darant pažeidimą. Be to, susiklosčius tokiai situacijai viešo atsiribojimo nebuvimo nepakanka, kad būtų galima konstatuoti nepertraukiamą atitinkamos įmonės dalyvavimą šiuo laikotarpiu. Būtent tai Bendrasis Teismas priminė skundžiamo sprendimo 538 punkte, o to sprendimo 539 punkte nurodė objektyvius ir nuoseklius įrodymus, kurie šiuo klausimu gali būti svarbūs.

188 Vis dėlto negalima teigti, kad skundžiamo sprendimo 543 punkte Bendrasis Teismas, pažeisdamas minėtą jurisprudenciją, neteisėtai perkėlė įrodinėjimo naštą, kai tik priekaištavo AF-KLM dėl to, kad *Air France* viešai neatsiribojo nuo kartelio, ir dėl to, kad nepateikė įrodymų, jog *Air France* minėtu laikotarpiu nedalyvavo kartelyje, užuot patikrinęs, ar Komisija pateikė objektyvių ir nuoseklių įrodymų, pakankamai patvirtinančių, kad *Air France* tuo laikotarpiu toliau dalyvavo darant vieną tęstinį pažeidimą, nors nedalyvavo slaptuose susitikimuose.

189 Tiesa, tame 543 punkte Bendrasis Teismas pažymėjo, kad AF-KLM neįrodė ir net neteigė, kad *Air France* viešai atsiribojo nuo vieno tęstinio pažeidimo laikotarpiu nuo 2000 m. vasario 4 d. iki 2001 m. sausio 17 d., taip pat netvirtino, jog tuo laikotarpiu *Air France* vėl pradėjo sąžiningai ir nepriklausomai konkuruoti atitinkamoje rinkoje, ir neginčijo, kad minėtu laikotarpiu tęsėsi su papildomu kuro mokesčiu susijusio derinimo poveikis.

190 Vis dėlto, kaip matyti iš žodžių „šiomis aplinkybėmis“, pateiktų prieš tame 543 punkte Bendrojo Teismo padarytą išvadą, kad Komisija, nepadarydama klaidos, galėjo pripažinti *Air France* atsakinga už vieną tęstinį pažeidimą tuo pačiu laikotarpiu, šios Bendrojo Teismo išvados turi būti aiškinamos atsižvelgiant į skundžiamo sprendimo 540–542 punktuose ir 543 punkto pirmame sakinyje jo nurodytą informaciją. Tuose punktuose Bendrasis Teismas iš esmės išnagrinėjo, ar ginčijamame sprendime pateikta informacija, susijusi, be kita ko, su nagrinėjamo pažeidimo pobūdžiu, atitinkamo kartelio veikimu ginčijamu laikotarpiu ir atitinkamų veiksmų įtraukimu į vieną tęstinį pažeidimą, kurios svarbos AF-KLM neginčija, yra objektyvūs ir nuoseklūs įrodymai, leidžiantys pakankamai įrodyti, kad *Air France* tęsė dalyvavimą kartelyje ginčijamu laikotarpiu, nepaisant to, kad tuo laikotarpiu ji nedalyvavo slaptuose susitikimuose.

191 Taigi, kadangi atlikęs analizę ir atsižvelgęs į šio sprendimo 179–183 punktuose primintą jurisprudenciją Bendrasis Teismas iš esmės nusprendė, kad Komisija įvykdė jai tenkančią įrodinėjimo pareigą, kai pateikė objektyvių ir nuoseklių įrodymų, leidžiančių pakankamai įrodyti, kad *Air France* laikotarpiu nuo 2000 m. vasario 4 d. iki 2001 m. sausio 17 d. toliau dalyvavo kartelyje, jis padarė pagrįstą išvadą, kad AF-KLM turėjo paneigti šiuos įrodymus.

192 Apeliaciniame skunde AF-KLM neteigia, kad Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 540–542 punktuose ir 543 punkto pirmame sakinyje nurodytus įrodymus klaidingai pripažino objektyviais ir nuosekliais, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 181–184 punktuose primintą jurisprudenciją, arba iškraipė įrodymus, kuriais remiasi Bendrasis Teismas.

193 Vadinasi, reikia konstatuoti, kad požiūris, kurio Bendrasis Teismas laikėsi skundžiamo sprendimo 540–543 punktuose, atitinka šio sprendimo 134 punkte primintą jurisprudenciją dėl įrodinėjimo naštos taisyklių ir bendrųjų principų, kurioje atsižvelgiama į nekaltumo prezumpcijos principą.

194 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad ketvirtojo pagrindo pirma dalis turi būti atmesta kaip nepagrįsta.

Dėl antros dalies, susijusios su laikotarpiu nuo 2005 m. spalio 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d.

– *Šalių argumentai*

195 AF-KLM teigia, kad Bendrasis Teismas neteisėtai perkėlė įrodinėjimo naštą ir pažeidė nekaltumo prezumpciją ir vienodo požiūrio principą, kai nusprendė, kad *Air France* dalyvavo darant pažeidimą nuo 2005 m. spalio 19 d. iki 2006 m. vasario 14 d., kiek tai susiję su papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius.

196 Visų pirma skundžiamo sprendimo 545 punkte Bendrasis Teismas pripažino, kad nėra jokių įrodymų, patvirtinančių *Air France* dalyvavimą nuo 2005 m. spalio 19 d. keičiantis informacija apie papildomą saugumo mokestį ir nuo 2005 m. spalio 14 d. keičiantis informacija apie atsisakymą mokėti komisinius. Taigi, kadangi neginčijama, kad nuo 2005 m. spalio mėn. *Air France* nebedalyvavo antikonkurencinėse diskusijose, Bendrasis Teismas turėjo konstatuoti, kad yra įrodymų, galinčių patvirtinti, jog *Air France* ir toliau dalyvavo darant pažeidimą po 2005 m. spalio 19 d. Negalėjo būti reikalaujama, kad AF-KLM įrodytų, jog *Air France* nedalyvavo darant pažeidimą, kai Komisija prieš tai neįvykdė savo įrodinėjimo pareigos. Taigi Bendrasis Teismas neteisėtai perkėlė įrodinėjimo naštą, kai skundžiamo sprendimo 546 punkte nurodė, kad AF-KLM nepateikė pakankamai įrodymų. Taip jis taip pat pažeidė nekaltumo prezumpciją.

197 Toliau tame 546 punkte Bendrasis Teismas nurodė, kad AF-KLM nepadarė „jokių konkrečių išvadų“ dėl *Air France* nedalyvavimo darant pažeidimą iki 2006 m. vasario 14 d., o tai yra klaidinga. AF-KLM prašė Bendrojo Teismo sumažinti ginčijamu sprendimu skirtą baudą, be kita ko, dėl to, kad pažeidimas faktiškai baigėsi vėliausiai 2005 m. spalio 19 d. Šiuo klausimu ji nurodo savo ieškinio Bendrajame Teisme 185 punktą.

198 Galiausiai tame 546 punkte nusprendęs, kad AF-KLM atsakomybė už pažeidimą, kiek tai susiję su papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, galėjo būti pripažinta remiantis tuo, kad *Air France* palaikė ryšius dėl papildomo kuro mokesčio po 2005 m. spalio 19 d., Bendrasis Teismas vėl neteisėtai perkėlė įrodinėjimo naštą ir pažeidė vienodo požiūrio principą.

199 Dėl įrodinėjimo naštos pažymėtina, jog iš 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens* (C-441/11 P, EU:C:2012:778) 44 punkto matyti, kad įmonei negalima priskirti visų vieno tęstinio pažeidimo sudedamųjų dalių, jei neįrodyta, kad ši įmonė ketino prisidėti prie visų kitų kartelio dalyvių siekiamų bendrų tikslų, žinojo apie visus kitus numatomus neteisėtus veiksmus ir buvo pasirengusi prisiimti su tuo susijusią riziką. Kadangi Bendrasis Teismas neįrodė, kad po 2005 m. spalio 19 d. užmegzti ryšiai, susiję su papildomu kuro mokesčiu, įrodo, jog buvo žinoma apie bendrą platesnį planą, susijusį su papildomu saugumo mokesčiu ir

atsisakymu mokėti komisinius, jis negalėjo pagrįstai preziumuoti, kad *Air France*, palaikydama tokius ryšius po šios datos, toliau dalyvavo darant pažeidimą, susijusį su papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius.

200 Kalbant apie vienodo požiūrio principą, pažymėtina, kad Bendrasis Teismas jį pažeidė, kai nusprendė, kad ryšiai dėl papildomo kuro mokesčio, kuriuos palaikė *Air France*, įrodo jos dalyvavimą įgyvendinant skirtingas vieno tęstinio pažeidimo sudedamąsias dalis. Tarp šių po 2005 m. spalio 19 d. vykusių susitikimų Bendrasis Teismas paminėjo ginčijamo sprendimo 563 ir 574 konstatuojamosiose dalyse nurodytą keitimąsi informacija, kuriame dalyvavo, be kita ko, *British Airways plc*, nors 2022 m. kovo 30 d. Sprendime *British Airways / Komisija* (T-341/17, EU:T:2022:182) jis nusprendė, kad ši įmonė nedalyvavo įgyvendinant vieno tęstinio pažeidimo sudedamąją dalį, susijusią su atsisakymu mokėti komisinius. Taigi Bendrasis Teismas, nepažeisdamas vienodo požiūrio principo, negalėjo remtis ryšiais, kuriuos palaikė *British Airways*, kad įrodytų *Air France* dalyvavimą darant pažeidimą, susijusį su atsisakymu mokėti komisinius, nesant dokumentinių įrodymų. Bet kuriuo atveju įrodymų dėl papildomo kuro mokesčio nepakako, kad Bendrasis Teismas galėtų įvertinti *Air France* dalyvavimą įgyvendinant kitas vieno tęstinio pažeidimo sudedamąsias dalis.

201 Komisija visų pirma teigia, kad apeliacinio skundo ketvirtojo pagrindo antra dalis nepriimtina, nes ja keičiamas Bendrajame Teisme nagrinėtos bylos dalykas. Bendrajame Teisme AF-KLM teigė, kad *Air France* nedalyvavo darant pažeidimą po 2005 m. spalio mėn., todėl pateikdama aštuntąjį panaikinimo pagrindą Bendrajame Teisme ji prašė panaikinti visą vieno tęstinio pažeidimo trukmę. Šioje dalyje ji apsiriboja tik pažeidimo dalimi, susijusia su papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, ir šiuo tikslu nurodo naujus teisinius pagrindus, susijusius su galimybe skirtingai vertinti vieno tęstinio pažeidimo sudedamąsias dalis, kurių Bendrajame Teisme ji nenurodė ir apie jas nediskutavo. Komisija papildomai tvirtina, kad ši antra dalis yra nepagrįsta.

– *Teisingumo Teismo vertinimas*

202 Kalbant apie šios dalies priimtinumą, reikia priminti, kad pagal Teisingumo Teismo procedūros reglamento 170 straipsnio 1 dalies antrą sakinį apeliaciniame skunde negalima keisti Bendrajame Teisme nagrinėtos bylos dalyko.

203 Taigi nagrinėdamas apeliacinį skundą Teisingumo Teismas turi jurisdikciją tik išanalizuoti pirmojoje instancijoje nagrinėtų pagrindų ir argumentų teisinį vertinimą. Todėl šalis negali Teisingumo Teisme pirmą kartą pateikti pagrindo, kuris nebuvo nurodytas Bendrajame Teisme, nes tai reikštų, kad jai suteikiamas leidimas pateikti Teisingumo Teismui, kurio jurisdikcija apeliaciniame procese yra ribota, nagrinėti platesnės apimties ginčą nei tas, kurį nagrinėjo Bendrasis Teismas (2010 m. spalio 14 d. Sprendimo *Deutsche Telekom / Komisija*, C-280/08 P, EU:C:2010:603, 34 punktas ir 2023 m. vasario 2 d. Sprendimo *Ispanija ir kt. / Komisija*, C-649/20 P, C-658/20 P ir C-662/20 P, EU:C:2023:60, 29 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

204 Vis dėlto ieškovas turi teisę pateikti apeliacinį skundą ir Teisingumo Teisme remtis iš skundžiamo sprendimo kylančiais pagrindais ir argumentais, skirtais jo pagrįstumui teisės požiūriu užginčyti (2007 m. lapkričio 29 d. Sprendimo *Stadtwerke Schwäbisch Hall ir kt. / Komisija*, C-176/06 P, EU:C:2007:730, 17 punktas; taip pat 2023 m. vasario 2 d. Sprendimo *Ispanija ir kt. / Komisija*, C-649/20 P, C-658/20 P ir C-662/20 P, EU:C:2023:60, 30 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).

205 Nagrinėjamu atveju iš Bendrajame Teisme pareikšto ieškinio matyti, kad aštuntajame panaikinimo pagrinde, kuris nagrinėjamas skundžiamo sprendimo 498–549 punktuose, AF-KLM teigė, kad buvo klaidingai apskaičiuota pažeidimo trukmė, nes, kiek tai susiję su laikotarpiu po 2005 m. spalio 19 d., ryšiai dėl papildomo kuro mokesčio negali būti pripažįstami antikonkurenciniais, o kalbant apie papildomą saugumo mokestį ir atsisakymą mokėti komisinius, pažymėtina, kad Komisija nepateikė jokių pagrįstų *Air France* dalyvavimo įgyvendinant šias vieno tęstinio pažeidimo sudedamąsias dalis atitinkamai po 2005 m. spalio 19 d. ir 2005 m. spalio 14 d. įrodymų, kaip Bendrasis Teismas, beje, nurodė skundžiamo sprendimo 498–500 punktuose. Todėl ji prašė sumažinti jai priskiriamo pažeidimo trukmę ir atitinkamai – jai skirtą baudą. Bendrasis Teismas išnagrinėjo šiuos argumentus skundžiamo sprendimo 544–547 punktuose, kurie iš esmės nagrinėjami šioje dalyje.

206 Nei šiame, nei kitame Bendrajame Teisme pateiktame pagrinde AF-KLM neteigė, kad, darant prielaidą, jog viena ar kita vieno tęstinio pažeidimo sudedamoji dalis negali būti konstatuota jos atžvilgiu, kitos ar viena iš kitų sudedamųjų dalių taip pat negali būti taip konstatuotos, atsižvelgiant į 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens* (C-441/11 P, EU:C:2012:778) 44 punkte suformuotą jurisprudenciją.

207 Vis dėlto reikia pažymėti, kad, kiek tai susiję su laikotarpiu po 2005 m. spalio 19 d., Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 544 ir 545 punktuose konstatavo, kad Komisija turėjo kelis įrodymus, kuriais galėjo pagrįstai remtis prieš *Air France*, tačiau, kaip teigia AF-KLM, joks Komisijos turėtas įrodymas dėl papildomo saugumo mokesčio ir atsisakymo mokėti komisinius nebuvo vėlesnis nei atitinkamai 2005 m. spalio 19 d. ir spalio 14 d.

208 Būtent tokiomis aplinkybėmis skundžiamo sprendimo 546 punkte Bendrasis Teismas iš esmės patikrino, ar, nepaisant šio tiesioginių įrodymų nebuvimo, Komisija iš kitų savo turimų įrodymų pagrįstai padarė išvadą, kad *Air France* dalyvavimas įgyvendinant šias vieno tęstinio pažeidimo sudedamąsias dalis nebuvo pasibaigęs 2005 m. spalio mėn., ir baigęs analizę skundžiamo sprendimo 547 punkte padarė išvadą, kad Komisija pagrįstai nusprendė, jog turi pakankamai įrodymų dėl *Air France* dalyvavimo ginčijamame kartelyje nuo 2005 m. spalio 20 d. iki 2006 m. vasario 14 d. tęstinumo.

209 Atsižvelgiant į AF-KLM Bendrajame Teisme pateiktus argumentus, jai nebuvo aktualu tame teisme teigti, kad į įrodymą, jog *Air France* po 2005 m. spalio 19 d. dalyvavo įgyvendinant vieno tęstinio pažeidimo sudedamąją dalį, susijusią su papildomu kuro mokesčiu (tai, jos nuomone, neįrodyta, nes atitinkami ryšiai nebuvo antikonkurencinio pobūdžio), negalėjo būti atsižvelgta siekiant įrodyti *Air France* dalyvavimo įgyvendinant vieno tęstinio pažeidimo sudedamąją dalį, susijusią su papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, tęstinumą po šios datos.

210 Atsižvelgiant į šias aplinkybes, reikia konstatuoti, kad klausimas, ar AF-KLM atsakomybė už vieną tęstinį pažeidimą, kiek tai susiję su papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, galėjo būti nustatyta remiantis *Air France* dalyvavimu palaikant ryšius dėl papildomo kuro mokesčio po 2005 m. spalio 19 d., kyla iš paties skundžiamo sprendimo ir kad šiame apeliaciniame skunde šiuo klausimu AF-KLM pateiktais argumentais siekiama teisiškai kritikuoti jo pagrįstumą. Vadinasi, pagal šio sprendimo 204 punkte primintą jurisprudenciją ši dalis yra priimtina.

211 Kalbant apie galimą jos pagrįstumą, visų pirma reikia pažymėti, kad skundžiamo sprendimo 546 punkte Bendrasis Teismas, žinoma, nurodė, jog AF-KLM neteigė, kad *Air France* nežinojo, jog kiti vežėjai, kuriems pateikti prieštaravimai, toliau derino veiksmus dėl papildomo saugumo mokesčio ir atsisakymo mokėti komisinius po 2005 m. spalio 19 d., kad ji nepateikė įrodymų, patvirtinančių, jog *Air France* vėl pradėjo sąžiningai ir nepriklausomai konkuruoti atitinkamoje rinkoje arba išreiškė norą atsiriboti nuo vieno tęstinio pažeidimo sudedamųjų dalių, susijusių su papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, ir kad ji neginčijo, jog šių sudedamųjų dalių poveikis tęsėsi ir po šios datos.

212 Vis dėlto tame 546 punkte Bendrasis Teismas, grįsdamas šias išvadas, taip pat pažymėjo, kad buvo nustatyta, jog po minėtos datos *Air France* toliau dalyvavo įgyvendinant vieno tęstinio pažeidimo sudedamąją dalį, susijusią su papildomu kuro mokesčiu, ir kad papildomo saugumo mokesčio taikymas ir atsisakymas mokėti komisinius reikalavo palaikyti daug retesnius ryšius nei papildomo kuro mokesčio taikymo atveju, nes, priešingai nei papildomas kuro mokestis, papildomas saugumo mokestis nebuvo grindžiamas indeksu, kurio pokyčiai pateisina reguliarų koregavimą, o tai paaiškina, kodėl 2001 m. pabaigoje vežėjai palaikė tik pavienius ryšius dėl jo taikymo, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 579 punkto. Be to, 546 punkte Bendrasis Teismas pabrėžė, kad atsisakymas mokėti komisinius buvo tiesiog atsisakymas suteikti ekspeditoriams nuolaidų, todėl jo nereikėjo taip reguliariai koreguoti kaip papildomo kuro mokesčio.

213 Būtent atsižvelgdamas į visas šio sprendimo 211 ir 212 punktuose primintas aplinkybes Bendrasis Teismas skundžiamo sprendimo 546 punkte padarė išvadą, kad Komisija iš turimų įrodymų pagrįstai nusprendė, jog *Air France* dalyvavimas įgyvendinant vieno tęstinio pažeidimo sudedamąsias dalis, susijusias su papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, nesibaigė 2005 m. spalio mėn., ir tuo remdamasis skundžiamo sprendimo 547 punkte konstatavo, jog Komisija nepadarė klaidos, kai nusprendė, kad turi pakankamai įrodymų dėl *Air France* dalyvavimo ginčijamame kartelyje tęstinumo, t. y. nuo 2005 m. spalio 20 d. iki jos konstatuotos šio kartelio pabaigos datos – 2006 m. vasario 14 d.

214 Atsižvelgiant į šio sprendimo 134 punkte primintą jurisprudenciją, negalima teigti, kad taip nusprendęs Bendrasis Teismas pažeidė taisykles, susijusias su įrodinėjimo našta ar nekaltumo prezumpcija.

215 Vadinasi, šio sprendimo 196 punkte nurodyti argumentai turi būti atmesti kaip nepagrįsti.

216 Be to, nors skundžiamo sprendimo 546 punkto pirmame sakinyje Bendrasis Teismas iš tiesų nurodė, kad AF-KLM savo rašytiniuose dokumentuose nepadarė „jokių konkrečių išvadų“ iš skundžiamo sprendimo 544 ir 545 punktuose Bendrojo Teismo nurodytų aplinkybių, reikia konstatuoti, kad apeliaciniame skunde ši bendrovė nepateikia jokio prieštaravimo, grindžiamo jos Bendrajame Teisme pareikšto ieškinio iškraipymu. Dar daugiau, tame pačiame 546 punkte Bendrasis Teismas vis dėlto išnagrinėjo AF-KLM argumentus, kad *Air France* nutraukė dalyvavimą įgyvendinant vieno tęstinio pažeidimo sudedamąsias dalis, susijusias su papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, po 2005 m. spalio 14 d. ar spalio 19 d. Todėl bet kokia kritika dėl šio pirmo sakinio bet kuriuo atveju turi būti atmesta kaip nereikšminga pagal šio sprendimo 151 punkte primintą jurisprudenciją, nes šis Bendrojo Teismo teiginys yra perteklinis.

217 Galiausiai pakanka pažymėti, pirma, kad nagrinėjamu atveju neginčijama, jog *Air France* tiesiogiai dalyvavo įgyvendinant kiekvieną iš trijų ginčijamame sprendime nurodytų vieno tęstinio pažeidimo sudedamųjų dalių – šio pripažinimo AF-KLM neginčijo, ir kad ginčijama tik *Air*

France dalyvavimo darant šį pažeidimą trukmė. Taigi AF-KLM negali veiksmingai remtis jurisprudencija, suformuota, be kita ko, 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *Komisija / Verhuizingen Coppens* (C-441/11 P, EU:C:2012:778) 39–52 punktuose, susijusia su situacijomis, kai įmonė nedalyvavo įgyvendinant visas vieno tęstinio pažeidimo sudedamąsias dalis, ir su pasekmėmis, kurias prireikus reikia kildinti iš tokios išvados, kiek tai susiję su galimybe visiškai ar iš dalies panaikinti Komisijos sprendimą, kuriuo konstatuojamas šios įmonės dalyvavimas kartelyje pažeidžiant SESV 101 straipsnį.

218 Kita vertus, esant tokiai situacijai, kokia susiklostė AF-KLM atveju, kuri susijusi tik su įmonės dalyvavimo darant vieną tęstinį pažeidimą trukme, reikšminga šio sprendimo 179–184 punktuose priminta jurisprudencija. Požymiai ir sutapimai, kurie, vertinami kaip visuma, nesant kito logiško paaiškinimo, gali leisti atskleisti antikonkurencinius veiksmus ar susitarimus, taip pat leidžia atskleisti tęstinio antikonkurencinio veiksmo trukmę ir susitarimo, sudaryto pažeidžiant konkurencijos taisykles, taikymo laikotarpį (šiuo klausimu žr. 2006 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied / Komisija*, C-105/04 P, EU:C:2006:592, 94 ir 95 punktus).

219 Šiomis aplinkybėmis visų pirma reikia pažymėti, kad, remiantis 179–184 punktuose priminta jurisprudencija, aplinkybė, jog vykdant kelerius metus trunkantį pažeidimą nebuvo pateikta tiesioginių įrodymų, kad įmonė tam tikrais konkrečiais laikotarpiais įgyvendino susitarimą, netrukdo konstatuoti, kad ji dalyvavo tame susitarime šiais laikotarpiais, jei tokia išvada pagrįsta objektyviais ir nuosekliais įrodymais.

220 Kaip jau matyti iš šio sprendimo 211–214 punktuose atliktos šios dalies pirmojo prieštaravimo analizės, Bendrasis Teismas neteisėtai neperkėlė įrodinėjimo naštos, kai padarė išvadą, kad AF-KLM atsakomybė už pažeidimą, kiek tai susiję su papildomu saugumo mokesčiu ir atsisakymu mokėti komisinius, galėjo būti pripažinta remiantis *Air France* dalyvavimu palaikant ryšius dėl papildomo kuro mokesčio po 2005 m. spalio 19 d.

221 Vadinasi, šio sprendimo 199 punkte išdėstytus argumentus reikia atmesti kaip nepagrįstus.

222 Antra, reikia pažymėti, kad AF-KLM, prisidengdama prieštaravimu dėl vienodo požiūrio principo pažeidimo, iš tikrųjų siekia užginčyti skundžiamo sprendimo 546 punkte Bendrojo Teismo atliktą faktinių aplinkybių ir įrodymų vertinimą, nenurodžiusi jų iškraipymo. Todėl šio sprendimo 200 punkte pateikti argumentai yra nepriimtini, remiantis šio sprendimo 70 punkte priminta jurisprudencija.

223 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad ketvirtojo pagrindo antrą dalį reikia atmesti kaip iš dalies nereikšmingą, iš dalies nepriimtiną ir iš dalies nepagrįstą. Taigi apeliacinio skundo ketvirtąjį pagrindą reikia atmesti.

224 Kadangi nebuvo pritarta nė vienam AF-KLM apeliacinio skundo pagrindui, reikia atmesti visą apeliacinį skundą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

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

226 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.

227 Kadangi Komisija prašė priteisti bylinėjimosi išlaidas iš AF-KLM ir ši bylą pralaimėjo, ji turi padengti ne tik savo, bet ir Komisijos nurodytas bylinėjimosi išlaidas.

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

1. Atmesti apeliacinį skundą.

2. Priteisti iš *Air France-KLM* bylinėjimosi išlaidas.

Parašai.