



## Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (peti senat)

z dne 26. februarja 2026\*

„Pritožba – Konkurenca – Omejevalni sporazumi – Trg letalskega prevoza tovora – Sklep Evropske komisije, s katerim je bila ugotovljena kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu – Usklajevanje elementov cene storitev letalskega prevoza tovora (dodatna taksa za gorivo, dodatna taksa za varnost in zavrnitev plačila provizij od teh dodatnih taks) – Enotna in trajajoča kršitev – Neobstoj dokaza, da je udeleženec vedel za dva sestavna dela kršitve – Razglasitev ničnosti sklepa Komisije v delu ali v celoti – Krajevna pristojnost Komisije – Ugotovitev ‚svetovnega‘ omejevalnega sporazuma“

V zadevi C-375/22 P,

zaradi pritožbe na podlagi člena 56 Statuta Sodišča Evropske unije, vložene 9. junija 2022,

**Latam Airlines Group SA** s sedežem v Santiagu (Čile),

**Lan Cargo SA** s sedežem v Santiagu,

ki ju zastopajo O. Geiss, Rechtsanwalt, B. Hartnett, avocat, in W. Sparks, advocaat,

pritožnici,

druga stranka v postopku je

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

tožena stranka na prvi stopnji,

SODIŠČE (peti senat),

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

generalni pravobranilec: A. Rantos,

sodna tajnica: R. Stefanova-Kamisheva, administratorica,

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

\* Jezik postopka: angleščina.

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

### Sodbo

- 1 Družbi Latam Airlines Group SA (v nadaljevanju: Latam Airlines) in Lan Cargo SA s pritožbo predlagata razveljavitev sodbe Splošnega sodišča Evropske unije z dne 30. marca 2022, Latam Airlines Group in Lan Cargo/Komisija (T-344/17, EU:T:2022:185; v nadaljevanju: izpodbijana sodba), s katero je navedeno sodišče delno zavrnilo njuno tožbo za razglasitev ničnosti Sklepa Komisije C(2017) 1742 final z dne 17. marca 2017 v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (Zadeva AT.39258 – Letalski prevoz tovora) (v nadaljevanju: sporni sklep) v delu, v katerem se nanaša nanju, ter odpravo globe, ki jima je bila s tem sklepom naložena, ali znižanje zneska te globe.

### Pravni okvir

#### *Sporazum ES-Švica o zračnem prometu*

- 2 Sporazum med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu, podpisan v Luxembourggu 21. junija 1999 in odobren v imenu Evropske skupnosti s Sklepom Sveta, in glede sporazuma o znanstvenem in tehnološkem sodelovanju, Komisije z dne 4. aprila 2002 o sklenitvi sedmih sporazumov s Švicarsko konfederacijo (2002/309/ES, Euratom) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 11, zvezek 41, str. 94, in popravek v UL 2015, L 210, str. 38) (v nadaljevanju: Sporazum ES-Švica o zračnem prometu), je začel veljati 1. junija 2002. Člena 8 in 9 tega sporazuma *mutatis mutandis* ustrezata členoma 101 in 102 PDEU.
- 3 Člen 11 navedenega sporazuma določa:
  - „1. Uporabljajo se določbe členov 8 in 9 [...] [Člena 8 in 9 uporabljajo] institucije Skupnosti v skladu z zakonodajo Skupnosti, kot je določeno v Prilogi tega sporazuma, pri čemer se upošteva potreba po tesnem sodelovanju med institucijami Skupnosti in švicarskimi oblastmi.
  2. Švicarske oblasti v skladu s členoma 8 in 9 odločajo o dopustnosti vseh sporazumov, odločitev in usklajenih ravnanj [...] v zvezi z linijami med Švico in tretjimi državami.“
- 4 Uredba Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov [101] in [102 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 205) se je v okviru tega sporazuma začela uporabljati – z učinkom z dne 5. decembra 2007 – s Sklepom št. 1/2007 Skupnega odbora Skupnost-Švica za zračni promet, ki je bil ustanovljen na podlagi Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu z dne 5. decembra 2007 o nadomestitvi Priloge k Sporazumu med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (UL 2008, L 34, str. 19). Na ta dan je ta uredba nadomestila Uredbo Sveta (EGS) št. 3975/87 z dne 14. decembra 1987 o postopku za uporabo pravil o konkurenci za podjetja v sektorju zračnega prevoza (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 262), ki je bila v Prilogi k Sporazumu ES-Švica o zračnem prometu od začetka njegove veljavnosti.

### ***Pogodba DEU***

5 Člen 101(1) PDEU določa:

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

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

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

(c) določajo razdelitev trgov in virov nabave;

[...].“

### ***Sporazum EGP***

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

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

### ***Uredba št. 1/2003***

8 Člen 16 Uredbe št. 1/2003 v odstavku 1 določa:

„Kadar nacionalna sodišča odločajo o sporazumih, sklepih ali usklajenih ravnanjih v skladu s členom [101] ali členom [102 PDEU], ki so že predmet odločbe Komisije, ne morejo sprejeti odločitev, ki so v nasprotju s sprejeto odločbo Komisije. Prav tako se morajo izogibati odločitvam, ki bi nasprotovale odločbi, ki jo namerava sprejeti Komisija v že začetem postopku. Zato lahko nacionalno sodišče oceni, ali je potrebno, da svoje postopke ustavi. Ta obveznost ne posega v pravice in obveznosti iz člena [267 PDEU].“

9 Člen 23 te uredbe v odstavkih 2 in 3 določa:

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

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

[...]

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

[...]

3. Pri določanju višine globe se upoštevata teža in trajanje kršitve.“

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

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

### **Dejansko stanje in sporni sklep**

12 Dejansko stanje in sporni sklep, kot sta navedena v točkah od 1 do 61 izpodbijane sodbe, je za ta postopek mogoče povzeti, kot sledi.

13 Družba Latam Airlines je matična družba družbe Lan Cargo. Družba Lan Cargo je dejavna na trgu storitev letalskega prevoza tovora.

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

### **Upravni postopek**

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

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

- 17 Po teh pregledih je več prevoznikov, med katerimi sta bili družbi Latam Airlines in Lan Cargo, vložilo prošnjo za imuniteto na podlagi obvestila o imuniteti pred globami in zmanjševanju glob v primerih kartelov, navedenega v točki 15 te sodbe.
- 18 Komisija je 19. decembra 2007 27 prevoznikom, med katerimi sta bili družbi Latam Airlines in Lan Cargo, poslala obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki so nato predložili pisne pripombe. Zaslišanje je potekalo od 30. junija do 4. julija 2008.

### ***Prvotni sklep***

- 19 Komisija je 9. novembra 2010 sprejela Sklep C(2010) 7694 final v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma med Evropsko skupnostjo in Švicarsko konfederacijo o zračnem prometu (Zadeva COMP/39258 – Letalski prevoz tovora) (v nadaljevanju: prvotni sklep). Ta sklep je bil naslovljen na 21 prevoznikov, med katerimi sta bili tudi družbi Latam Airlines in Lan Cargo.
- 20 V obrazložitvi navedenega sklepa je bilo navedeno, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za storitve prevoza tovora tako, da so se dogovorili o dodatni taksi za gorivo, dodatni taksi za varnost in zavrnitvi plačila provizij, ter da so s tem sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, ki je obsegala ozemlje Evropskega gospodarskega prostora (EGP) in Švice.

### ***Sodbe z dne 16. decembra 2015***

- 21 Splošno sodišče je s sodbo z dne 16. decembra 2015, Latam Airlines Group in Lan Cargo/Komisija (T-40/11, EU:T:2015:986), prvotni sklep razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na družbi Latam Airlines in Lan Cargo. Splošno sodišče je z dvanajstimi drugimi sodbami z istega dne ta sklep prav tako v celoti ali delno razglasilo za ničen v delu, v katerem se je nanašal na dvanajst drugih prevoznikov ali skupin prevoznikov.
- 22 Splošno sodišče je presodilo, da je navedeni sklep pomanjkljivo obrazložen.

### ***Sporni sklep***

- 23 Komisija je 20. maja 2016 prevoznikom iz prvotnega sklepa, ki so pri Splošnem sodišču vložili tožbo zoper ta sklep, poslala dopis, v katerem jih je obvestila, da namerava ponovno sprejeti sklep o ugotovitvi, da so sodelovali pri enotni in trajajoči kršitvi člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu pri vseh povezavah, navedenih v tem prvotnem sklepu. Naslovníkom je bil določen enomesečni rok za predložitev pripomb. To možnost so izkoristili vsi.
- 24 Komisija je 17. marca 2017 sprejela sporni sklep, ki je naslovljen na 19 prevoznikov, med katerimi sta tudi družbi Latam Airlines in Lan Cargo.

- 25 V spornem sklepu je navedeno, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje pri določanju cen za storitve prevoza tovora po vsem svetu z dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij (v nadaljevanju: sporni omejevalni sporazum), s čimer so storili enotno in trajajočo kršitev člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.
- 26 Komisija je v razdelku 4 tega sklepa, naslovljenem „Opis dejstev“, med drugim navedla, da je preiskava razkrila omejevalni sporazum na svetovni ravni, ki je temeljil na mreži dvostranskih in večstranskih stikov med konkurenti v daljšem obdobju v zvezi z ravnanjem, za katero so se odločili, ga predvideli ali načrtovali glede različnih elementov cen za storitve prevoza tovora, navedenimi v prejšnji točki. Komisija je poudarila, da je bil skupni cilj te mreže stikov usklajevanje ravnanja konkurentov pri določanju cen ali zmanjšanje negotovosti glede njihove cenovne politike. Komisija je nato opisala stike v zvezi z dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij ter presojala dokaze o dejanskem stanju, ki se nanašajo, prvič, na sporni omejevalni sporazum kot celoto, in drugič, na vsakega od naslovnikov navedenega sklepa.
- 27 Komisija je v razdelku 5 spornega sklepa, naslovljenem „Uporabaupoštevnihpripravilokonkurenci“, za dejansko stanje v obravnavani zadevi uporabila člen 101 PDEU, pri čemer je pojasnila, da je treba sklicevanja na ta člen razumeti tudi kot sklicevanja na člen 53 Sporazuma EGP in člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu, saj se te določbe uporabljajo *mutatis mutandis*, razen če ni drugače določeno.
- 28 V zvezi s tem je Komisija, kar zadeva njeno pristojnost, preučila meje svoje časovne in krajevne pristojnosti za ugotovitev in sankcioniranje kršitve pravil o konkurenci v obravnavani zadevi.
- 29 Po eni strani je Komisija v točkah od 822 do 832 obrazložitve spornega sklepa, ki sestavljajo podrazdelek 5.2 tega sklepa, naslovljen „Pristojnost Komisije“, v bistvu navedla, da ne bo uporabila, najprej, člena 101 PDEU za sporazume in ravnanja pred 1. majem 2004 v zvezi s povezavami med letališči v Evropski uniji in letališči zunaj EGP (v nadaljevanju: povezave Unija-tretje države), dalje, člena 53 Sporazuma EGP za sporazume in ravnanja pred 19. majem 2005 v zvezi s povezavami Unija-tretje države ter povezavami med letališči v državah, ki so pogodbenice Sporazuma EGP in niso članice Unije, in letališči v tretjih državah (v nadaljevanju: povezave EGP brez povezav Unija-tretje države), in nazadnje, člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu za sporazume in ravnanja pred 1. junijem 2002 v zvezi s povezavami med letališči v Uniji in letališči v Švici (v nadaljevanju: povezave Unija-Švica). Komisija je v točki 832 obrazložitve navedenega sklepa pojasnila, da namen tega sklepa „nikakor ni ugotoviti kakršno koli kršitev člena 8 Sporazuma [ES-Švica o zračnem prometu] v zvezi s storitvami prevoza tovora [med] Švico [in] tretjimi državami“.
- 30 Po drugi strani je Komisija v točkah od 1036 do 1046 obrazložitve spornega sklepa, ki sestavljajo podrazdelek 5.3.8 tega sklepa, naslovljen „Uporaba člena 101 [PDEU] in člena 53 Sporazuma EGP za vstopne zračne povezave“, navedla razloge, zaradi katerih je zavrnila trditve več obtoženih prevoznikov, da naj bi prekoračila meje svoje krajevne pristojnosti glede na pravila mednarodnega javnega prava s tem, da je ugotovila in sankcionirala kršitev teh dveh določb pri povezavah s krajem odhoda iz tretjih držav in krajem prihoda v EGP (v nadaljevanju: vstopne povezave).

- 31 Natančneje, Komisija je v točki 1045 obrazložitve navedenega sklepa navedla, da imajo lahko protikonkurenčna ravnanja v zvezi s storitvami prevoza tovora, ki se ponujajo na teh vstopnih povezavah, „takojsnje, znatne in predvidljive učinke v Uniji in EGP, saj lahko večji stroški zračnega prevoza v EGP in torej višje cene uvoženega blaga po svoji naravi vplivajo na potrošnike v EGP“. Komisija je dodala, da so v obravnavani zadevi ta ravnanja lahko imela take učinke tudi na storitve letalskega prevoza tovora drugih prevoznikov v EGP, in sicer med vozlišči („hubs“) v EGP, ki jih uporabljajo prevozniki iz tretjih držav, in letališči v EGP, kamor so te pošiljke namenjene in na katera prevoznik iz tretje države ne leti.
- 32 Poleg tega je Komisija v točki 1046 obrazložitve tega sklepa navedla, da se je sporni omejevalni sporazum „izvajal po vsem svetu“, da so bili dogovori v zvezi z vstopnimi povezavami sestavni del enotne in trajajoče kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP ter da je bila enotna uporaba dodatnih taks na svetovni ravni ključni element tega omejevalnega sporazuma.
- 33 Podrazdelek 5.3 spornega sklepa, ki se nanaša na uporabo člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu v obravnavani zadevi, vsebuje točke od 833 do 1052 obrazložitve tega sklepa. Prvič, Komisija je v točki 846 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje ali vplivali na določanje cen, „kar navsezadnje pomeni določanje cen v zvezi z“ dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in plačilom provizije špediterjem od dodatnih taks. V točki 861 obrazložitve navedenega sklepa je Komisija ugotovila, da „splošni sistem usklajevanja ravnanja pri določanju cen za storitve prevoza tovora“, razkrit z njeno preiskavo, potrjuje obstoj „zapletene kršitve, ki jo sestavljajo različna ravnanja, ki jih je mogoče opredeliti bodisi kot sporazum bodisi kot usklajeno ravnanje in v okviru katerih so konkurenti tveganja konkurence zavestno nadomestili s praktičnim medsebojnim sodelovanjem“.
- 34 Drugič, Komisija je v točki 869 obrazložitve spornega sklepa ugotovila, da „zadevno ravnanje pomeni enotno in trajajočo kršitev člena [101 PDEU]“, pri čemer je v točkah od 870 do 902 obrazložitve tega sklepa pojasnila, da so zadevni dogovori sledili enotnemu protikonkurenčnemu cilju, ki je oviranje konkurence v sektorju prevoza tovora v EGP, da so se ti dogovori nanašali na storitve prevoza tovora in določanje njihovih cen, da so se nanašali na ista podjetja, da so bili enotni in trajajoči ter da so se nanašali na tri sestavne dele, in sicer na dodatno takso za gorivo, dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij. V tem okviru je Komisija v točki 883 obrazložitve tega sklepa navedla, da je bila družba Lan Cargo vpletena v enega od sestavnih delov enotne kršitve, in sicer v dodatno takso za gorivo, da pa je bila seznanjena tudi z razpravami med prevozniki o dodatni taksi za varnost in plačilu provizij od dodatnih taks.
- 35 Tretjič, Komisija je v točki 903 obrazložitve navedenega sklepa navedla, da je bil cilj zadevnega protikonkurenčnega ravnanja omejevanje konkurence vsaj v Uniji, EGP in Švici. V točki 917 obrazložitve tega sklepa je Komisija v bistvu dodala, da zato ni treba upoštevati konkretnih učinkov tega ravnanja.
- 36 Četrto, Komisija je v točkah od 972 do 1021 obrazložitve spornega sklepa preučila ureditve sedmih tretjih držav, v zvezi s katerimi je več obtoženih prevoznikov zatrjevalo, da jim nalagajo dogovarjanje o dodatnih taksah, s čimer jim je bila onemogočena uporaba upoštevanih pravil o konkurenci. Komisija je menila, da ti prevozniki niso dokazali, da so ravnali pod prisilo teh tretjih držav.

- 37 Petič, Komisija je v točkah od 1024 do 1035 obrazložitve tega sklepa ugotovila, da bi enotna in trajajoča kršitev lahko znatno vplivala na trgovino med državami članicami, med pogodbenicami Sporazuma EGP in med pogodbenicami Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu.
- 38 Razdelek 7 spornega sklepa, naslovljen „Trajanje kršitve“, vsebuje točke od 1146 do 1169 obrazložitve tega sklepa. Kot je razvidno iz točke 1146 obrazložitve navedenega sklepa, je Komisija ugotovila, da se je sporni omejevalni sporazum začel 7. decembra 1999 in je trajal do 14. februarja 2006. V tej točki 1146 obrazložitve je Komisija pojasnila, da so se s tem omejevalnim sporazumom kršili:
- člen 101 PDEU od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz med letališči v Uniji;
  - člen 101 PDEU od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah Unija-tretje države;
  - člen 53 Sporazuma EGP od 7. decembra 1999 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz med letališči v EGP (v nadaljevanju: povezave znotraj EGP);
  - člen 53 Sporazuma EGP od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah EGP brez povezav Unija-tretje države;
  - člen 8 Sporazuma ES-Švica o zračnem prometu od 1. junija 2002 do 14. februarja 2006, kar zadeva letalski prevoz na povezavah Unija-Švica.
- 39 Komisija je v točki 1169 obrazložitve tega sklepa navedla, da je pri družbi Lan Cargo kršitev trajala od 25. februarja 2003 do 14. februarja 2006. Komisija je pred tem v točkah od 1103 do 1108 obrazložitve spornega sklepa pojasnila, da je treba domnevati, da je družba Latam Airlines, ki je imela v tem obdobju v lasti 99,9 % osnovnega kapitala družbe Lan Cargo, odločilno vplivala na svojo hčerinsko družbo in da je zato solidarno odgovorna z družbo Lan Cargo za celotno navedeno obdobje.
- 40 Členi 1, 3 in 4 izreka tega sklepa določajo:

*„Člen 1*

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

1. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU in člen 53 Sporazuma EGP, kar zadeva povezave [znotraj EGP] v teh obdobjih:

[...]

(i) družba [Latam Airlines] od 25. februarja 2003 do 14. februarja 2006;

(j) družba [Lan Cargo] od 25. februarja 2003 do 14. februarja 2006;

[...]

2. Ta podjetja so kršila člen 101 PDEU, kar zadeva povezave [Unija-tretje države] v teh obdobjih:

[...]

(i) družba [Latam Airlines] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;

(j) družba [Lan Cargo] od 1. maja 2004 do 14. februarja 2006;

[...]

3. Ta podjetja so kršila člen 53 Sporazuma EGP, kar zadeva povezave [EGP brez povezav Unija-tretje države] v teh obdobjih:

[...]

(i) družba [Latam Airlines] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;

(j) družba [Lan Cargo] od 19. maja 2005 do 14. februarja 2006;

[...]

4. Ta podjetja so kršila člen 8 Sporazuma [ES-Švica] o zračnem prometu, kar zadeva povezave [Unija-Švica] v teh obdobjih:

[...]

(i) družba [Latam Airlines] od 25. februarja 2003 do 14. februarja 2006;

(j) družba [Lan Cargo] od 25. februarja 2003 do 14. februarja 2006;

[...]

### Člen 3

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

[...]

(i) družbama [Latam Airlines in Lan Cargo] solidarno: 8.220.000 EUR;

[...]

### Člen 4

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

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

### Postopek pred Splošnim sodiščem in izpodbijana sodba

41 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo sta 31. maja 2017 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložili tožbo, s katero sta primarno predlagali razglasitev ničnosti spornega sklepa v delu, v katerem se nanaša nanju, podredno pa odpravo naložene globe ali znižanje zneska te globe.

42 V utemeljitev te tožbe sta ti družbi navedli sedem tožbenih razlogov za razglasitev ničnosti.

- 43 Med temi tožbenimi razlogi se je prvi nanašal na napačno uporabo prava in napačno ugotovljeno dejansko stanje pri ugotovitvi, da sta družbi Latam Airlines in Lan Cargo odgovorni za enotno in trajajočo kršitev sestavnih delov te kršitve v zvezi z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij. Drugi tožbeni razlog se je nanašal na napačno uporabo prava in napačno ugotovljeno dejansko stanje pri ugotovitvi, da sta družbi Latam Airlines in Lan Cargo sodelovali pri sestavnem delu kršitve, ki se je nanašal na dodatno takso za gorivo. Tretji tožbeni razlog se je nanašal na nepristojnost Komisije za ugotovitev odgovornosti teh prevoznikov za povezave v EGP, povezave EGP brez povezav Unija-tretje države in povezave Unija-Švica. S četrtem tožbenim razlogom se je Komisiji očitalo, da je napačno ugotovila dejansko stanje in napačno uporabila pravo, ker je ugotovila obstoj „omejevalnega sporazuma na svetovni ravni“. Zadnjenavedeni tožbeni razlog je bil sestavljen iz štirih delov, od katerih je tretji Komisiji očital, da je prekoračila svojo pristojnost in da je povzročila dvom glede geografskega obsega kršitve. Šesti tožbeni razlog se je nanašal na kršitev pravice do obrambe in neobstoja ustrezne obrazložitve, pri čemer sta družbi Latam Airlines in Lan Cargo v bistvu trdili, da je sporni sklep temeljil na novih dejanskih in pravnih presojah, o katerih nista mogli podati izjave.
- 44 Splošno sodišče je z izpodbijano sodbo prvi tožbeni razlog sprejelo, drugi in tretji tožbeni razlog delno sprejelo, druge tožbene razloge pa zavrnilo. Zato je Splošno sodišče razglasilo ničnost člena 1(1)(i) in (j), (3)(i) in (j) in (4)(i) in (j) spornega sklepa ter člena 1(2)(i) in (j) tega sklepa v delu, v katerem je v zadnjenavedeni določbi ugotovljeno, da sta pritožnici sodelovali, prvič, pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, ki se nanašata na dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, in drugič, pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo, pred 22. julijem 2005. Splošno sodišče je razglasilo tudi ničnost člena 3(i) navedenega sklepa, znesek globe, ki je bila solidarno naložena pritožnicama, določilo na 2.244.000 EUR, v preostalem pa tožbo zavrnilo.

### **Predlogi strank v pritožbenem postopku**

- 45 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo s pritožbo Sodišču predlagata, naj:
- izpodbijano sodbo razveljavi v delu, v katerem je bila z njo zavrjnena ničnostna tožba;
  - sporni sklep razglasi za ničen v delu, v katerem se nanaša nanju, ali, podredno, sporni sklep razglasi za delno ničen in zniža znesek globe ter
  - Komisiji naloži plačilo stroškov postopka.
- 46 Komisija Sodišču predlaga, naj pritožbo zavrne ter družbama Latam Airlines in Lan Cargo naloži plačilo stroškov.

### **Pritožba**

- 47 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo v utemeljitev pritožbe navajata štiri pritožbene razloge, od katerih se prvi nanaša na napačno uporabo prava, ker je Splošno sodišče sporni sklep razglasilo za ničen le delno, drugi na kršitev pravice do obrambe, ker ni obrazložena opustitev pregona nekaterih podjetij, na katera se nanaša obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah, tretji na napačno uporabo prava glede pristojnosti Komisije za ugotovitev obstoja „omejevalnega sporazuma na svetovni ravni“ in četrti na napačno uporabo prava pri določitvi geografskega obsega kršitve.

## ***Prvi pritožbeni razlog: razglasitev zgolj delne ničnosti spornega sklepa***

### *Trditve strank*

- 48 Prvi pritožbeni razlog je v bistvu sestavljen iz treh delov.
- 49 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo s prvim delom tega pritožbenega razloga trdita, da je Splošno sodišče kršilo člen 101(1) PDEU, ker spornega sklepa ni razglasilo za ničnega v celoti.
- 50 Splošno sodišče, ki je sporni sklep razglasilo za ničen le v delu, v katerem je bilo ugotovljeno, da sta ti družbi sodelovali pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, ki se nanašata na dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, pri čemer je ta sklep potrdilo v delu, v katerem se nanaša na njuno sodelovanje pri sestavnem delu te kršitve, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo, pred 22. julijem 2005, naj ne bi presodilo, ali so sestavni deli, ki jih je razglasilo za nične, ločljivi in ali je preostali del tak, da ne spreminja bistva enotne in trajajoče kršitve.
- 51 Iz točke 38 sodbe z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), pa naj bi izhajalo, da je razglasitev delne ničnosti akta prava Unije mogoča samo takrat, kadar je elemente, katerih ničnost se predlaga, mogoče ločiti od preostalega akta, kar pomeni, da posledica take delne ničnosti ni sprememba bistva akta.
- 52 V obravnavani zadevi naj sestavnih delov v zvezi z dodatno takso za varnost in zavrnitvijo plačila provizij ne bi bilo mogoče ločiti od enotne in trajajoče kršitve, ne da bi se spremenilo njeno bistvo. Komisija naj bi namreč v točki 863 obrazložitve spornega sklepa sama ugotovila, da bi bilo umetno, če bi se želelo sporno ravnanje z enotnim ciljem razdeliti tako, da bi bilo obravnavano, kot da gre za ločene kršitve. V sodbi z dne 4. julija 2013, Komisija/Aalberts Industries in drugi (C-287/11 P, EU:C:2013:445, točka 65), pa naj bi Sodišče pri ugotovitvi, da ugotovljena kršitev ni deljiva, upoštevalo razlog iz sklepa v navedeni zadevi, katerega besedilo je enako. Poleg tega naj Komisija v tem sklepu ne bi navedla, da sodelovanje pri protikonkurenčnem ravnanju, povezanem z dodatno takso za gorivo, samo po sebi pomeni kršitev. Prav tako naj se Komisija ne bi mogla opreti na točko 871 obrazložitve navedenega sklepa, v skladu s katero naj bi se lahko nekateri sestanki, nekateri stiki ali nekatere izmenjave med konkurenti šteli za kršitve same po sebi. Nazadnje, sestavna dela, ki se nanašata na dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, naj ne bi bila zgolj pomožna v primerjavi s sestavnim delom, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo. V zvezi z zadnjem navedenim pa naj bi iz sodbe z dne 21. januarja 2016, Galp Energía España in drugi/Komisija (C-603/13 P, EU:C:2016:38), izhajalo, da le razglasitev delne ničnosti zgolj pomožnih delov ne spremeni bistva enotne in trajajoče kršitve. Družbi Latam Airlines in Lan Cargo dodajata, da naj bi bil neobstoj ločljivosti še posebej očiten glede dodatne takse za varnost, ki je po njunem mnenju sestavni del, ki je enakovreden dodatni taksi za gorivo, in ne le njena pomožna sestavina.
- 53 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo z drugim delom prvega pritožbenega razloga, ki se nanaša na neobstoj obrazložitve, Splošnemu sodišču očitata, da je uporabilo krožno razlogovanje in da ni obrazložilo trditve iz točke 632 izpodbijane sodbe, da ti družbi nista dokazali, da je Komisija storila napako s tem, da ju je štela za odgovorni za sestavni del enotne in trajajoče kršitve, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo. Splošno sodišče naj tako ne bi presodilo, ali je mogoče sestavna dela enotne in trajajoče kršitve, ki se nanašata na dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, ločiti in ali je preostali sestavni del tak, da ne spreminja bistva take kršitve.

- 54 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo s tretjim delom tega pritožbenega razloga trdita, da je Splošno sodišče z obrazložitvijo, navedeno v točki 53 te sodbe, obrnilo dokazno breme, ker je ugotovilo, da ti družbi nista dokazali neobstoja odgovornosti za sestavni del, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo, čeprav mora Komisija dokazati kršitve člena 101 PDEU.
- 55 Komisija trdi, da prvi pritožbeni razlog ni utemeljen.

### *Presoja Sodišča*

#### *– Uvodne ugotovitve*

- 56 Spomniti je treba, da je Splošno sodišče z izpodbijano sodbo sprejelo prvi tožbeni razlog, ki sta ga pred njim navedli družbi Latam Airlines in Lan Cargo ter se je nanašal na napačno uporabo prava pri dokazovanju sodelovanja družbe Lan Cargo pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, ki se nanašata na dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij. Splošno sodišče je iz tega v točki 631 izpodbijane sodbe sklepalo, da je treba člen 1(2) spornega sklepa razglasiti za ničen v delu, v katerem sta bila z njim družbama Latam Airlines in Lan Cargo pripisana ta sestavna dela enotne in trajajoče kršitve. Vendar je Splošno sodišče v točki 632 navedene sodbe dodalo, da v nasprotju s tem, kar trdita družbi Latam Airlines in Lan Cargo, spornega sklepa ni treba razglasiti za ničnega v celoti iz teh razlogov, ker kljub napakam, ki jih je Komisija storila v zvezi z njuno odgovornostjo za navedena sestavna dela, ti družbi nista dokazali, da je Komisija napačno uporabila pravo, ker je ugotovila, da sta sodelovali pri navedeni kršitvi.
- 57 Preveriti je torej treba, ali je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je zavrnilo razglasitev ničnosti spornega sklepa v celoti.
- 58 V skladu z ustaljeno sodno prakso je razglasitev delne ničnosti akta prava Unije mogoča samo takrat, kadar je elemente, katerih ničnost se predlaga, mogoče ločiti od preostalega akta, kar pomeni, da posledica take delne ničnosti ni sprememba bistva akta (glej v tem smislu sodbi z dne 14. maja 2020, NKT Verwaltung in NKT/Komisija, C-607/18 P, EU:C:2020:385, točka 292 in navedena sodna praksa, in z dne 16. februarja 2022, Madžarska/Parlament in Svet, C-156/21, EU:C:2022:97, točka 293 in navedena sodna praksa).
- 59 Sodišče je pojasnilo pogoje za razglasitev delne ničnosti sklepa Komisije, s katerim je bilo ugotovljeno sodelovanje podjetja pri več protikonkurenčnih ravnanjih, ki sestavljajo enotno in trajajočo kršitev.
- 60 Sodišče je v točki 44 sodbe z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens (C-441/11 P, EU:C:2012:778), razsodilo, da če je podjetje neposredno sodelovalo pri enem ali več protikonkurenčnih ravnanjih, ki sestavljajo enotno in trajajočo kršitev, vendar ni dokazano, da je s svojim ravnanjem želelo prispevati k vsem skupnim ciljem, za katere so si prizadevali drugi udeleženci kartela, in da je vedelo za vsa protipravna ravnanja, ki so jih navedeni udeleženci predvideli ali izvajali pri izpolnjevanju istih ciljev, kot jim je sledilo to podjetje, ali da je lahko ta ravnanja razumno predvidelo in je bilo pripravljeno sprejeti tveganje, je Komisija upravičena temu podjetju naložiti odgovornost le za ravnanja, pri katerih je neposredno sodelovalo, in za ravnanja, ki so jih drugi udeleženci kartela predvideli ali izvajali pri izpolnjevanju istih ciljev, kot jim je sledilo to podjetje, ter za katera je dokazano, da je to podjetje zanje vedelo ali jih je lahko razumno predvidelo in je bilo pripravljeno sprejeti tveganje.

- 61 V točki 45 navedene sodbe je Sodišče dodalo, da takšna okoliščina ne sme voditi k razbremenitvi odgovornosti tega podjetja za ravnanja, za katera ni sporno, da je pri njih sodelovalo, ali za katera je to podjetje dejansko mogoče šteti za odgovorno. V točki 45 navedene sodbe je Sodišče, kot v točki 90 sodbe z dne 16. junija 2022, *Quanta Storage/Komisija* (C-699/19 P, EU:C:2022:483), dodalo, da to, da podjetje ni bilo udeleženo v vseh elementih kartela oziroma je imelo pri vidikih, pri katerih je bilo udeleženo, manjšo vlogo, namreč ni pomembno za ugotovitev obstoja kršitve tega podjetja, saj je treba te dejavnike upoštevati samo pri presojanju teže kršitve in po potrebi pri določanju globe.
- 62 Sodišče je v točki 46 sodbe z dne 6. decembra 2012, *Komisija/Verhuizingen Coppens* (C-441/11 P, EU:C:2012:778), povzete v točki 68 sodbe z dne 16. junija 2022, *Sony Corporation in Sony Electronics/Komisija* (C-697/19 P, EU:C:2022:478), pojasnilo, da je sklep Komisije, v katerem je opredeljen globalni omejevalni sporazum glede enotne in trajajoče kršitve, mogoče tako „razdeliti“ le, če je, prvič, navedeno podjetje med upravnim postopkom lahko razumelo, da se mu očita tudi vsako od ravnanj, ki sestavljajo to kršitev, in se je torej glede tega lahko branilo, in če je bil, drugič, navedeni sklep v zvezi s tem dovolj jasen.
- 63 Sodišče je iz tega v točki 47 sodbe z dne 6. decembra 2012, *Komisija/Verhuizingen Coppens* (C-441/11 P, EU:C:2012:778), sklepalo, da – kadar so pogoji iz točke 46 navedene sodbe izpolnjeni – če sodišče Unije ugotovi, da Komisija ni pravno zadostno dokazala, da je podjetje pri udeležbi pri enem od protikonkurenčnih ravnanj, ki tvorijo enotno in trajajočo kršitev, vedelo za druga protikonkurenčna ravnanja drugih udeležencev kartela pri izpolnjevanju istih ciljev ali bi jih lahko razumno predvidelo in je bilo pripravljeno sprejeti tveganje, lahko ugotovi le, da temu podjetju ni mogoče naložiti odgovornosti za ta druga ravnanja in s tem za celotno enotno in trajajočo kršitev ter da je treba sporno odločbo šteti za neutemeljeno zgolj v tem obsegu. Deljivost sklepa, s katerim je bila podjetju pripisana odgovornost za enotno in trajajočo kršitev v celoti, čeprav je to podjetje pri tej kršitvi sodelovalo le v enem od njenih sestavnih delov, torej ni odvisna od drugih pogojev, kot so tisti, ki so navedeni zgoraj.
- 64 V obravnavani zadevi je iz točk 581, 615 in od 630 do 632 izpodbijane sodbe razvidno, da je Splošno sodišče ugotovilo, da čeprav je Komisija dokazala, da so ti prevozniki od 22. julija 2005 sodelovali pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo, pa ni pravno zadostno dokazala, da so navedeni prevozniki vedeli za druga sestavna dela enotne in trajajoče kršitve, ki se nanašata na dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, kot se to zahteva.
- 65 Trditve družb *Latam Airlines in Lan Cargo* je torej treba preučiti glede na sodno prakso, navedeno v točkah od 60 do 63 te sodbe.
- *Prvi del: Splošno sodišče ni presodilo ločljivosti elementov, ki so bili razglašeni za nične*
- 66 Družbi *Latam Airlines in Lan Cargo* s prvim delom prvega pritožbenega razloga Splošnemu sodišču v bistvu očitata, da je napačno uporabilo pravo, ker je sporni sklep razglasilo za ničen le v delu, v katerem se je nanašal na njuno sodelovanje pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, ki se nanašata na dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, čeprav bi moral biti po njunem mnenju ta sklep zaradi ugotovitve, da je Komisija napačno ugotovila, da je druga pritožnica vedela za ta elementa enotne in trajajoče kršitve, razglašen za ničen v celoti.

- 67 Iz sodne prakse, navedene v točkah od 60 do 63 te sodbe, izhaja, da če sodišče Unije ugotovi, da Komisija ni pravno zadostno dokazala, da je podjetje pri udeležbi pri enem od protikonkurenčnih ravnanj, ki tvorijo enotno in trajajočo kršitev, vedelo za druga protikonkurenčna ravnanja drugih udeležencev kartela pri izpolnjevanju istih ciljev ali bi jih lahko razumno predvidelo in je bilo pripravljeno sprejeti tveganje, navedeno podjetje ni razbremenjeno odgovornosti za del ravnanj, za katera je dokazano, da je pri njih sodelovalo, ali za katera je to podjetje mogoče šteti za odgovorno, se mora sodišče Unije omejiti na razglasitev delne ničnosti sklepa Komisije, ki se izpodbija pred njim. Namreč, glede na to, da je sam cilj sklepa Komisije, s katerim je ugotovljena udeležba podjetja pri omejevalnem sporazumu ob kršitvi člena 101 PDEU, ugotovitev enega ali več ravnanj, ki sestavljajo tako kršitev, naj takšna razglasitev delne ničnosti ne bi spremenila bistva takega sklepa (sodba z dne 6. decembra 2012, Komisija/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, točki 50 in 51).
- 68 V teh okoliščinah Splošno sodišče s tem, da je sporni sklep razglasilo za zgolj delno ničen, ker se z njim ni podvomilo o sodelovanju družbe Lan Cargo pri izmenjavah v zvezi z dodatno takso za gorivo, ni napačno uporabilo prava.
- 69 Trditev pritožnic, da je Komisija v točki 863 obrazložitve spornega sklepa sama ugotovila, da bi bilo „umetno, če bi se želelo [...] trajajoče ravnanje z enotnim ciljem razdeliti, tako da bi bilo obravnavano kot več ločenih kršitev, čeprav gre za enotno kršitev, ki se je postopoma kazala tako v obliki sporazumov kot usklajenih ravnanj“, ne more upravičiti drugačnega sklepa. Iz točk od 471 do 581 izpodbijane sodbe, ki se nanašajo na preverjanje dokaza o sodelovanju družbe Lan Cargo pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo, namreč nedvoumno izhaja, da Splošno sodišče ni štelo, da ta sestavni del pomeni ločeno in nepovezano kršitev, ampak da je Komisija utemeljeno menila, da je zaradi sodelovanja družbe Lan Cargo pri tem sestavnem delu in ker je ta družba dokazano oziroma domnevno vedela za druga ravnanja v zvezi z navedenim sestavnim delom, enotno in trajajočo kršitev, s katero so obtoženi prevozniki usklajevali svoje ravnanje na področju določanja cen storitev prevoza tovora, mogoče pripisati temu prevozniku. To presojo potrjuje ugotovitev iz točke 429 izpodbijane sodbe, da je bila dodatna taksa za gorivo element cene storitev prevoza tovora in da se je sestavni del enotne in trajajoče kršitve, povezan z doplačilom za gorivo, zato nanašal na določanje cen storitev prevoza tovora.
- 70 Okoliščina, da Komisija ni dokazala, da je družba Lan Cargo vedela za izmenjave v zvezi z dodatno takso za varnost oziroma za izmenjave v zvezi z zavrnitvijo plačila provizij, pa ni mogla ovreči enotne in trajajoče narave ugotovljene kršitve, za katero pa odgovornosti ni bilo mogoče v celoti pripisati temu prevozniku (glej po analogiji sodbo z dne 24. junija 2015, Fresh Del Monte Produce/Komisija in Komisija/Fresh Del Monte Produce, C-293/13 P in C-294/13 P, EU:C:2015:416, točka 160).
- 71 V zvezi s trditvijo pritožnic, ki se nanaša na sodbo z dne 4. julija 2013, Komisija/Aalberts Industries in drugi (C-287/11 P, EU:C:2013:445), zadostuje navesti, da se navedena sodba, kot je razvidno iz njenih točk od 60 do 63, nanaša na položaj, v katerem – drugače kot v obravnavani zadevi – sodelovanje zadevnega podjetja pri enotni in trajajoči kršitvi ni bilo dokazano.
- 72 Zato je treba prvi del prvega pritožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

– *Tretji del: prevalitev dokaznega bremena*

- 73 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča mora sicer stranka ali organ, ki očita kršitev pravil konkurence, za to predložiti dokaz, podjetje ali podjetniško združenje, ki uveljavlja pravno sredstvo obrambe zoper ugotovitev kršitve teh pravil, pa mora dokazati, da je zadoščeno pogojem za uporabo take obrambe, tako da mora navedeni organ uporabiti druge dokaze. Vendar čeprav v skladu s temi načeli dokazno breme nosi bodisi Komisija bodisi zadevno podjetje ali zadevno združenje, je lahko zaradi dejanskih elementov, na katere se sklicuje ena stranka, druga stranka primorana k pojasnilu ali utemeljitvi, sicer je mogoče sklepati, da so bila pravila glede dokaznega bremena upoštevana (sodbi z dne 7. januarja 2004 v zadevi Aalborg Portland in drugi proti Komisiji, C-204/00 P, C-205/00 P, C-211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P in C-219/00 P, EU:C:2004:6, točki 78 in 79, in z dne 17. junija 2010, Lafarge/Komisija, C-413/08 P, EU:C:2010:346, točki 29 in 30 ter navedena sodna praksa).
- 74 V obravnavani zadevi je treba navesti, da pritožnici s tretjim delom prvega pritožbenega razloga Splošnemu sodišču očitata, da je v točki 632 izpodbijane sodbe obrnilo dokazno breme, pri čemer ta trditve temelji na napačni razlagi izpodbijane sodbe.
- 75 Ta točka 632 se namreč nanaša na točko 581 izpodbijane sodbe. Splošno sodišče pa je po preučitvi dokazov, na katere se je sklicevala Komisija, v točki 580 navedene sodbe navedlo, da je ta institucija utemeljeno menila, da je družba Lan Cargo vedela za sestavni del enotne in trajajoče kršitve, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo, kot se to zahteva, vendar šele od 22. julija 2005, in da je Komisija storila napako, ker je pritožnicama pripisala odgovornost za ta sestavni del pred tem datumom. V točki 581 navedene sodbe je Splošno sodišče dodalo, da ob upoštevanju sodelovanja pritožnic pri navedenem sestavnem delu kršitve po zadnjem navedenem datumu napaka Komisije ni bila taka, da bi lahko povzročila razglasitev ničnosti spornega sklepa v celoti. Splošno sodišče torej ni obrnilo dokaznega bremena glede sodelovanja pritožnic pri kršitvi, ker je v bistvu ugotovilo, da mora Komisija dokazati to sodelovanje in da je bilo ugotovljeno, da sta družbi Latam Airlines in Lan Cargo od 22. julija 2005 sodelovali pri sestavnem delu enotne in trajajoče kršitve, ki se nanaša na dodatno takso za gorivo.
- 76 V tem okviru je trditve iz točke 632 izpodbijane sodbe, da pritožnici „nista dokazali, da je Komisija napačno uporabila pravo, ker je ugotovila, da sta sodelovali“ pri enotni in trajajoči kršitvi, na katero se nanaša sporni sklep, mogoče razumeti le tako, da trditve, ki sta jih pritožnici navedli v utemeljitev prvega pritožbenega razloga, ne zadostujejo za utemeljitev razglasitve ničnosti tega sklepa v celoti.
- 77 Zato je treba tretji del prvega pritožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.

– *Drugi del: neobstoj obrazložitve*

- 78 Iz preučitve prvega in tretjega dela prvega pritožbenega razloga je razvidno, da je Splošno sodišče, ne da bi napačno uporabilo pravo in ne da bi obrnilo dokazno breme, ugotovilo, da dejstvo, da pritožnicama ni mogoče pripisati, da sta sodelovali pri sestavnih delih enotne in trajajoče kršitve, ki se nanašata na dodatno takso za varnost in zavrnitev plačila provizij, ne more upravičiti razglasitve ničnosti spornega sklepa v celoti v delu, v katerem se nanaša nanju.

- 79 V teh okoliščinah je treba drugi del tega pritožbenega razloga, s katerim pritožnici Splošnemu sodišču v bistvu očitata, da v točki 632 izpodbijane sodbe ni pravno zadostno navedlo razlogov, zaradi katerih razglasitev ničnosti spornega sklepa v celoti v zvezi z njima v obravnavani zadevi ni bila utemeljena, zavrniti kot brezpredmeten.
- 80 Dejstvo, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, pa z vidika obveznosti obrazložitve ne more povzročiti razveljavitve izpodbijane sodbe, če je njen izrek utemeljen na podlagi drugih pravnih razlogov (sodba z dne 12. februarja 2015, Komisija/IPK International, C-336/13 P, EU:C:2015:83, točka 64 in navedena sodna praksa).
- 81 V skladu s to sodno prakso ta okoliščina – tudi če iz točke 632 izpodbijane sodbe ne bi bili dovolj jasno razvidni razlogi, zaradi katerih je Splošno sodišče ugotovilo, da ni treba razglasiti ničnosti spornega sklepa v celoti v delu, v katerem se nanaša na pritožnici – ne bi zadostovala za utemeljitev razveljavitve izpodbijane sodbe.
- 82 Zato je treba drugi del prvega pritožbenega razloga, ki se nanaša na kršitev obveznosti obrazložitve, zavrniti kot brezpredmeten.
- 83 Iz tega izhaja, da je treba prvi pritožbeni razlog zavrniti kot delno brezpredmeten in kot delno neutemeljen.

### ***Drugi tožbeni razlog: kršitev pravice do obrambe***

#### *Trditve strank*

- 84 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo z drugim pritožbenim razlogom Splošnemu sodišču očitata, da je napačno uporabilo pravo pri presoji obsega njune pravice do obrambe.
- 85 Ta pritožbeni razlog je sestavljen iz dveh delov.
- 86 Pritožnici s prvim delom tega pritožbenega razloga trdita, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo pri presoji posega v pravico do obrambe, ker Komisija ni obrazložila umika očitkov zoper trinajst prevoznikov in ponudnikov storitev.
- 87 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo se v utemeljitev svojih trditev sklicujeta na sodno prakso, ki izhaja iz sodbe z dne 9. oktobra 2014, ICF/Komisija (C-467/13 P, EU:C:2014:2274), in trdita, da so se v obravnavani zadevi z umikom očitkov znatno spremenili dokazi o ugotovljenih kršitvah, tako da bi morala Komisija prevoznikom, na katere je bil njen sklep nazadnje naslovljen, omogočiti, da izrazijo svoje stališče o tem umiku.
- 88 Pritožnici v zvezi s tem trdita, da se je Splošno sodišče v točkah 555 in 574 izpodbijane sodbe sklicevalo na elektronsko sporočilo z dne 22. julija 2005, ki naj bi imelo pomembno vlogo pri njegovi presoji sodelovanja pritožnic pri kršitvi, na katerega se nanaša sporni sklep, pri čemer naj bi na to elektronsko sporočilo odgovorili tudi nekateri prevozniki, v zvezi s katerimi naj bi Komisija očitke umaknila. Pritožnici dodajata, da je Splošno sodišče v točkah 350 in 351 izpodbijane sodbe zavrnilo trditve pritožnic, ki se je nanašala to, da sta domnevali, da je bila opustitev pregona zoper drugega prevoznika posledica obstoja državne prisile, ker pritožnici nista predložili dokaza o obstoju take prisile.

- 89 Poleg tega družbi Latam Airlines in Lan Cargo iz istih razlogov trdita, da izpodbijana sodba ni obrazložena vsaj zato, ker Splošno sodišče ni navedlo razlogov, zaradi katerih je ugotovilo, da umik očitkov ni bistveno spremenil dokazov.
- 90 Z drugim delom drugega pritožbenega razloga pritožnici Splošnemu sodišču očitata, da je izkrivilo dokaze, ker je v točki 568 izpodbijane sodbe razsodilo, da izmenjava z elektronskim sporočilom z dne 22. julija 2025 in zlasti odzivi v zvezi z uporabo spletnega mesta infowarding.com in poskus prevoznika, da bi vzpostavil stik z avtorjem oglasa o dodatni taksi za gorivo, objavljenega na tem spletnem mestu, „vseeno kažejo na pričakovanje več obtoženih prevoznikov, da bo na trgu v zvezi z [dodatno takso za gorivo] spoštovana disciplina“. Po mnenju pritožnic je očitno, da ti odzivi in ta poskus podjetij, ki niso bila naslovniki spornega sklepa, ne morejo dokazovati pričakovanih „obtoženih prevoznikov“, naslovnikov tega sklepa.
- 91 Komisija meni, da navedeni pritožbeni razlog ni utemeljen.

### *Presoja Sodišča*

- 92 Ugotoviti je treba, da prvi del drugega pritožbenega razloga temelji na napačnem razumevanju sodne prakse, navedene v točki 87 te sodbe. Kot je namreč Splošno sodišče v bistvu navedlo v točki 252 izpodbijane sodbe, instituciji Unije za spoštovanje obveznosti obrazložitve v aktu, ki ga sprejme, ni treba navesti razlogov, zaradi katerih podobni akti, naslovljeni na tretje stranke, niso bili sprejeti. Zato Komisiji v sklepu o ugotovitvi kršitve pravil o konkurenci ni treba navesti razlogov, zaradi katerih se je odločila, da za zadevno kršitev ne bo preganjala ali sankcionirala nekaterih podjetij.
- 93 Splošno sodišče je v točki 254 izpodbijane sodbe prav tako pravilno opozorilo na sodno prakso, v skladu s katero Komisija, če umakne vse očitke zoper nekatere družbe, ki so bile prvotno vpletene v zadevni postopek, ne more biti zavezana, da družbam, ki so bile na koncu naslovnice njenega sklepa, omogoči, da izrazijo svoje stališče o tem umiku, saj sta seznanitev strank z obvestilom o dodatnih ugotovitvah o možnih kršitvah in posledično z možnostjo, ki jo imajo, da predstavijo svoje stališče v zvezi s temi dodatnimi ugotovitvami, potrebna le, če Komisija zadevnim podjetjem očita nova ravnanja ali občutno spremeniti dokaze o izpodbijanih kršitvah (sodba z dne 9. oktobra 2014, ICF/Komisija, C-467/13 P, EU:C:2014:2274, točka 36).
- 94 Iz te sodne prakse izhaja le, da mora Komisija ponovno zaslišati podjetja, zoper katera nadaljuje postopek, kadar po opustitvi pregona zoper nekatera druga podjetja prvim podjetjem očita nova ravnanja ali občutno spremeniti dokaze, ki jih namerava upoštevati zoper njih. V nasprotju s tem, kar se zdi, da menijo tožeče stranke, pa se navedena sodna praksa ne sme razumeti, kot da Komisiji nalaga po eni strani obveznost, da ponovno zasliši podjetja, zoper katera je nadaljevala postopke v zvezi z dokazi, o katerih so se ta podjetja že imela možnost izreči, in po drugi strani, da v sklepu navede, kako bi lahko opustitev pregona zoper nekatera podjetja vplivala na njeno presojo teh dokazov.
- 95 V obravnavani zadevi iz izpodbijane sodbe ni razvidno in pritožnici ne trdita, da sta pred Splošnim sodiščem trdili, da je Komisija po opustitvi pregona zoper nekatera podjetja pritožnicama očitala nova ravnanja ali da je občutno spremenila dokaze, ki jih je nameravala uporabiti zoper njih. V teh okoliščinah je Splošno sodišče, ne da bi napačno uporabilo pravo, ugotovilo, da Komisiji v spornem sklepu ni bilo treba navesti razlogov, zaradi katerih je opustila pregon zoper nekatera podjetja, niti pritožnicama omogočiti, da izrazita svoje stališče o tej opustitvi.

- 96 Zato je treba prvi del drugega pritožbenega razloga zavriniti kot neutemeljen.
- 97 V zvezi z drugim delom drugega pritožbenega razloga je treba opozoriti, da mora pritožnik, kadar trdi, da je Splošno sodišče izkrivilo dokaze, v skladu s členom 256 PDEU, členom 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije in členom 168(1)(d) Poslovnika Sodišča natančno navesti dokaze, ki naj bi jih to sodišče izkrivilo, in dokazati napake pri analizi, ki so po njegovem mnenju povzročile, da je Splošno sodišče izkrivilo dokaze. Poleg tega mora biti v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča izkrivljanje očitno razvidno iz listin v spisu, ne da bi bilo treba na novo presojeti dejstva in dokaze (sodba z dne 10. novembra 2022, Komisija/Valencia Club de Fútbol, C-211/20 P, EU:C:2022:862, točka 55 in navedena sodna praksa).
- 98 V zvezi s tem ni dovolj dokazati, da bi bilo mogoče listino razlagati drugače, kot jo razlaga Splošno sodišče (sodba z dne 5. marca 2024, Kočner/Europol, C-755/21 P, EU:C:2024:202, točka 96 in navedena sodna praksa).
- 99 V obravnavani zadevi se s trditvami pritožnic, povzetimi v točki 90 te sodbe, Splošnemu sodišču zgolj očita, da ni upoštevalo dejstva, da so bila podjetja, ki niso bila naslovniki spornega sklepa, tista, ki so se odzvala na elektronsko sporočilo z dne 22. julija 2005 in so poskusila navezati stik z avtorjem oglasa, na katerega se nanaša to elektronsko sporočilo.
- 100 Iz elektronskega sporočila z dne 22. julija 2005 in odgovorov nanj iz spisa na prvi stopnji pa je razvidno, kot je Splošno sodišče navedlo v točki 565 izpodbijane sodbe, da je bilo to elektronsko sporočilo med drugim naslovljeno na več naslovnikov spornega sklepa in da je bil med podjetji, ki so nanj odgovorila, vsaj en prevoznik, ki je bil tudi naslovnik spornega sklepa. Poleg tega je Splošno sodišče v točki 566 izpodbijane sodbe navedlo le, da je „prevoznik“ tisti, ki je poskušal navezati stik z avtorjem oglasa, na katerega se nanaša navedeno elektronsko sporočilo, ne da bi potrdilo, da je bil sporni sklep naslovljen na tega prevoznika.
- 101 V teh okoliščinah ni mogoče šteti, da je bila dokazana napaka pri analizi elektronskega sporočila z dne 22. julija 2005 in odgovorov nanj, na katero se sklicujeta pritožnici.
- 102 V preostalem je treba navesti, da pritožnici pod pretvezo trditve o izkrivljanju tega elektronskega sporočila in odgovorov nanj dejansko izpodbijata presojo dokazov, ki jo je opravilo Splošno sodišče.
- 103 Spomniti pa je treba, da je pritožba v skladu s členom 256(1) PDEU in členom 58, prvi odstavek, Statuta Sodišča Evropske unije omejena na pravna vprašanja. Splošno sodišče je tako edino pristojno za ugotavljanje in presojo upoštevnih dejstev. Presoja teh dejstev, razen v primeru njihovega izkrivljanja, torej ni pravno vprašanje, ki bi bilo kot tako predmet nadzora Sodišča v okviru pritožbe (sodba z dne 10. septembra 2024, Komisija/Irska in drugi, C-465/20 P, EU:C:2024:724, točka 110 in navedena sodna praksa).
- 104 Zato trditve, povzete v točki 90 te sodbe, v delu, v katerem želita pritožnici z njimi doseči, da bi Sodišče ponovno presodilo dokazno vrednost in obseg elektronskega sporočila z dne 22. julija 2005 in odgovorov nanj, niso dopustne.
- 105 Zato je treba drugi del drugega pritožbenega razloga zavreči kot delno nedopusten in zavriniti kot delno neutemeljen.

106 Iz tega izhaja, da je treba ta pritožbeni razlog zavreči kot delno nedopusten in zavriniti kot delno neutemeljen.

***Tretji pritožbeni razlog: napačna uporaba prava glede pristojnosti Komisije za ugotovitev obstoja „omejevalnega sporazuma na svetovni ravni“***

*Trditve strank*

107 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo s tretjim pritožbenim razlogom, ki ima tri dele, trdita, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo pri presoji pristojnosti Komisije.

108 S prvim delom tega pritožbenega razloga pritožnici Splošnemu sodišču očitata, da ni preučilo oziroma da vsaj ni pravilno preučilo njunega tožbenega razloga, ki se je nanašal na to, da Komisija ni bila pristojna za ugotovitev obstoja „omejevalnega sporazuma na svetovni ravni“. Splošno sodišče naj bi namreč napačno domnevalo, da sta družbi Latam Airlines in Lan Cargo pred njim trdili, da sklicevanje na „omejevalni sporazum na svetovni ravni“ v spornem sklepu pomeni kršitev člena 101 PDEU, katerega protikonkurenčni cilj se je raztezal na vse povezave na svetovni ravni. Družbi Latam Airlines in Lan Cargo pa naj bi v tožbi pred Splošnim sodiščem jasno navedli, da se dejanska ugotovitev omejevalnega sporazuma na svetovni ravni razlikuje od ugotovitve kršitve člena 101 PDEU in da nobena pravna podlaga ne more upravičiti, da je Komisija pristojna za tako ugotovitev.

109 Z drugim delom navedenega pritožbenega razloga pritožnici trdita, da je Splošno sodišče, tudi če bi se ugotovitve Splošnega sodišča v zvezi z njunimi trditvami šteje zgolj za ugotovitev dejanskega stanja, te trditve izkrivilo.

110 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo s tretjim delom tega pritožbenega razloga trdita, da Komisija ni bila pristojna za ugotavljanje dejanskega stanja v zvezi z ravnanjem, ki omejuje konkurenco, do katerega je prišlo zunaj notranjega trga. Tako ugotavljanje dejanskega stanja bi spremenilo pravni položaj pritožnic, saj bi ju izpostavilo odškodninskim tožbam pred nacionalnimi sodišči in bi ga bilo mogoče izvesti le, če bi bila Komisija pristojna na podlagi mednarodnega javnega prava. Vendar naj ne bi bilo izpolnjeno niti merilo, ki temelji na kraju izvajanja protikonkurenčnih ravnanj (v nadaljevanju: merilo izvajanja), niti merilo, ki se opira na opredeljene učinke teh praks v Uniji, saj naj bi cenovna konkurenca med prevozniki potekala na odhodnem letališču. Kar zadeva trditve, ki se nanašajo na nepristojnost avtorja akta, naj bi bil ta tretji del stvar javnega reda in bi ga bilo treba obravnavati po uradni dolžnosti.

111 Komisija predlaga, naj se tretji pritožbeni razlog zavrne.

*Presoja Sodišča*

112 Najprej je treba opozoriti, da sta družbi Latam Airlines in Lan Cargo v točkah od 117 do 128 tožbe pred Splošnim sodiščem z drugim delom tretjega tožbenega razloga trdili, da Komisija ni pristojna za ugotovitev njunega sodelovanja pri „omejevalnem sporazumu na svetovni ravni“. V točkah 119 in 120 te tožbe sta pritožnici navedli, da sta mogoči dve razlagi tega izraza, saj lahko označuje bodisi kršitev člena 101 PDEU, katere protikonkurenčni cilj se je raztezal na vse povezave na svetovni ravni, bodisi „nenapisan *sui generis* pravni instrument“.

- 113 Poleg tega sta družbi Latam Airlines in Lan Cargo s tretjim delom četrtega tožbenega razloga pred Splošnim sodiščem trdili, da ugotovitev obstoja omejevalnega sporazuma na svetovni ravni presega pristojnost Komisije in ustvarja dvom glede geografskega obsega ugotovljene kršitve. V točkah 146, 147 in 148 te tožbe sta pritožnici pojasnili, da „Komisija ni pristojna za ugotavljanje kršitve na povezavah med dvema letališčema zunaj EGP“, da „je nujno, da Komisija natančno opredeli obseg kršitve“ in da „mora Komisija jasno navesti predmet ter geografski in časovni obseg kršitve, ki jo zatrjuje“.
- 114 Splošno sodišče je v okviru preučitve tretjega tožbenega razloga v točki 151 izpodbijane sodbe ugotovilo, da „v nasprotju s tem, kar trdita družbi [Latam Airlines in Lan Cargo], sklicevanje na , omejevalni sporazum na svetovni ravni‘ v [spornem] sklepu ne pomeni niti ,nenapisane *sui generis* pravne podlage‘ niti kršitve člena 101 PDEU, člena 53 Sporazuma EGP in člena 8 [Sporazuma ES-Švica]“ in da je „[n]avedba v uvodnem odstavku člena 1 tega sklepa, da so obtoženi prevozniki usklajevali ravnanje ,pri določanju cen za storitev [...] prevoza tovora po vsem svetu‘ samo ugotovitev o dejstvih, ki jih je Komisija v odstavkih od 1 do 4 [tega člena 1] opredelila kot kršitev pravil o konkurenci, ki se uporabljajo, v zvezi s povezavami, za katere je bila po njenem mnenju pristojna v zadevnih obdobjih“.
- 115 Splošno sodišče je v točki 362 izpodbijane sodbe, ki napotuje na točko 151 navedene sodbe, v odgovor na četrti tožbeni razlog pred Splošnim sodiščem navedlo, da trditve družb Latam Airlines in Lan Cargo „izhajajo iz napačne premise, da je Komisija v izreku [spornega] sklepa ugotovila kršitev pravil o konkurenci, ki naj bi zajemala povezave med letališči zunaj EGP“.
- 116 Iz teh razlogov je Splošno sodišče brez izkrivljanja odgovorilo na trditve, ki so mu bile predložene in ki so se nanašale zlasti na nepristojnost Komisije za ugotovitev kršitve na teh povezavah in dvoumnost spornega sklepa.
- 117 Zato je treba prva dva dela tretjega pritožbenega razloga, ki se nanašata na pomanjkljivo obrazložitev oziroma izkrivljanje, zavriniti kot neutemeljena.
- 118 Glede tretjega dela tega pritožbenega razloga, ki se nanaša na nepristojnost Komisije za ugotavljanje dejanskega stanja omejevalnega sporazuma „na svetovni ravni“, je treba opozoriti, da se konkurenčno pravo Unije lahko uporablja za ravnanja, ki niso bila sprejeta na ozemlju Unije, vendar je mogoče njihove protikonkurenčne posledice občutiti na trgu Unije. Če bi bila namreč uporaba prepovedi, določenih s tem pravom, odvisna od kraja sklenitve omejevalnega sporazuma, bi bilo to za podjetja očitno sredstvo, s katerim bi se zlahka izognila navedenim prepovedim. Da se taka ravnanja zajamejo, lahko torej Komisija svojo pristojnost utemelji na merilu izvajanja ali na merilu opredeljenih učinkov (glej v tem smislu sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točke od 43 do 46).
- 119 Načelo, v skladu s katerim je Komisija po mednarodnem javnem pravu pristojna za uporabo konkurenčnega prava za ravnanja zunaj ozemlja Unije, če je izpolnjeno merilo izvajanja ali merilo opredeljenih učinkov, pa ne bi imelo nobenega pomena, če ta institucija ne bi mogla sprejeti nobene dejanske ugotovitve glede obstoja, narave, cilja ali geografskega obsega takih ravnanj.
- 120 Priznanje pristojnosti Komisije za obravnavanje omejevalnih sporazumov, ki so bili sklenjeni zunaj Unije, torej nujno vključuje možnost, da ta institucija ugotovi dejstva, ki jih potrebuje za utemeljitev svoje pristojnosti glede na mednarodno javno pravo za ugotavljanje in sankcioniranje kršitve člena 101 PDEU in, po potrebi, člena 53 Sporazuma EGP.

- 121 V teh okoliščinah je treba tudi tretji del tretjega pritožbenega razloga zavrniti kot neutemeljen.
- 122 Zato je treba ta pritožbeni razlog v celoti zavrniti.

***Četrty pritožbeni razlog: napačna uporaba prava pri določitvi geografskega obsega kršitve***

*Trditve strank*

- 123 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo s četrtem pritožbenim razlogom Splošnemu sodišču očitata, da je večkrat napačno uporabilo pravo, ker je zavrnilo njun tožbeni razlog v zvezi s kršitvijo obveznosti obrazložitve pri določitvi geografskega obsega enotne in trajajoče kršitve.
- 124 Ta pritožbeni razlog je v bistvu sestavljen iz treh delov.
- 125 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo s prvim delom navedenega pritožbenega razloga trdita, da je Splošno sodišče izkrivilo prvi stavek točke 1210 obrazložitve spornega sklepa, ker je v točki 153 izpodbijane sodbe ugotovilo, da ta točka obrazložitve v delu, v katerem se nanaša na „[g]eografski obseg kršitve[, ki] je bil svetovni“, vsebuje pisno pomoto in da je treba razumeti, da „je bil geografski obseg [spornega] omejevalnega sporazuma svetovni“. Besedilo navedene točke obrazložitve pa naj bi bilo jasno in naj bi izključevalo vsakršno razlago.
- 126 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo z drugim delom tega pritožbenega razloga Splošnemu sodišču očitata, da je kršilo načeli pravne jasnosti in pravne varnosti iz prava Unije ter člen 47 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, ker je zavrnilo očitek v zvezi z dvoumnostjo spornega sklepa glede določitve geografskega obsega spornega omejevalnega sporazuma.
- 127 Čeprav pritožnici navajata, da je treba razumeti, da Komisija ni nameravala ugotoviti kršitve člena 101 PDEU na vseh povezavah po vsem svetu, menita, da lahko tretje osebe in zlasti nacionalna sodišča, ki bi lahko odločala o civilnih odškodninskih tožbah, sporni sklep razlagajo v tem smislu.
- 128 Dvoumnost spornega sklepa naj bi v bistvu izhajala iz tega, da je Komisija, prvič, ugotovila, da je sporno ravnanje enakovredno omejevalnemu sporazumu na svetovni ravni, ki se je izvajal po vsem svetu, drugič, v izrek spornega sklepa vključila izjavo o usklajevanju cen na svetovni ravni, in tretjič, v točki 1210 obrazložitve tega sklepa navedla, da je kršitev potekala na svetovni ravni.
- 129 Načelo pravne jasnosti pa naj bi zahtevalo, da so akti, ki jih sprejmejo institucije Unije, kot so sklepi Komisije na področju konkurence, jasni in nedvoumni.
- 130 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo s tretjim delom četrtega pritožbenega razloga trdita, da je Splošno sodišče napačno uporabilo pravo, ker je v točki 357 izpodbijane sodbe navedlo, da je „glede obsega in narave sankcioniranih kršitev [...] načeloma pomemben izrek [spornega] sklepa, ne pa obrazložitev, zato je treba zgolj v primeru nejasnosti izrazov, uporabljenih v izreku, ta izrek razložiti v obrazložitvi izpodbijanega sklepa“.
- 131 Splošno sodišče naj bi tako kršilo člen 16 Uredbe št. 1/2003, ki s tem, da določa, da pravilo, v skladu s katerim nacionalna sodišča ne morejo sprejeti odločitev, ki so v nasprotju z „odločbo Komisije“ v zvezi s postopkom na podlagi člena 101 PDEU, ne razlikuje med izrekom te odločbe in njeno obrazložitvijo.

132 Komisija meni, da četrti pritožbeni razlog ni utemeljen.

*Presoja Sodišča*

- 133 Kot je bilo opozorjeno v točki 97 te sodbe, mora biti izkrivljanje očitno razvidno iz listin v spisu, ne da bi bilo treba na novo presojsati dejstva in dokaze.
- 134 V obravnavani zadevi je Splošno sodišče v točki 153 izpodbijane sodbe dosledno povzelo prvi stavek točke 1210 obrazložitve spornega sklepa. Vendar je Splošno sodišče ta stavek nadomestilo v okviru, ki ga sestavljajo drugi stavki te točke obrazložitve in druge točke obrazložitve tega sklepa.
- 135 Prvič, Splošno sodišče je v točki 153 izpodbijane sodbe navedlo, da so sklicevanju na svetovni geografski obseg kršitve sledili stavki, v katerih so bile navedene povezave, na katere se je nanašal sporni omejevalni sporazum.
- 136 Drugič, Splošno sodišče je v točki 152 izpodbijane sodbe predhodno ugotovilo, da se druge točke obrazložitve spornega sklepa sklicujejo bodisi na „kršitev pravil o konkurenci, ki se uporabljajo, katere geografski obseg je omejen na določene vrste povezav“, bodisi na „svetovni omejevalni sporazum“, „omejevalni sporazum s svetovno razsežnostjo“ ali „omejevalni sporazum, ki se je izvajal po vsem svetu“.
- 137 Splošno sodišče je torej po tem, ko je ugotovilo, da iz sobesedila, v katero se umešča to posamično sklicevanje na „svetovno kršitev“ v prvem stavku točke 1210 obrazložitve spornega sklepa, izhaja, da gre zgolj za pisno pomoto, iz tega sklepalo, da je treba ta stavek razumeti tako, da se nanaša na omejevalni sporazum s svetovnim obsegom.
- 138 Glede na te posebne okoliščine, ki jih je poudarilo Splošno sodišče, ni mogoče šteti, da je v smislu sodne prakse, navedene v točki 97 te sodbe, očitno napačno razlagalo prvi stavek točke 1210 obrazložitve spornega sklepa, ker je ob upoštevanju drugih stavkov te točke obrazložitve in drugih točk obrazložitve tega sklepa ugotovilo, da uporaba izraza „kršitev“ v tem prvem stavku pomeni pisno pomoto in da je treba namesto tega izraza razumeti izraz „omejevalni sporazum“.
- 139 Zato je treba prvi del četrtega pritožbenega razloga zavrnil kot neutemeljen.
- 140 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo z drugim delom tega pritožbenega razloga Splošnemu sodišču v bistvu očitata, da je napačno uporabilo pravo, ker je ugotovilo, da sporni sklep ni dvoumen glede obsega ugotovljene kršitve in da ga zaradi nejasnosti ni treba v celoti razglasiti za ničnega.
- 141 Vendar družbi Latam Airlines in Lan Cargo napačno trdita, da je Splošno sodišče sporni sklep razlagalo napačno.
- 142 Prvič, glede izreka tega sklepa je iz točk 151 in 358 izpodbijane sodbe razvidno, da je Splošno sodišče ugotovilo, da je sklicevanje v uvodnem odstavku člena 1 spornega sklepa na obstoj usklajevanja cen za storitev prevoza tovora po vsem svetu le ugotovitev dejstev, ki jih je Komisija v odstavkih od 1 do 4 tega člena opredelila kot kršitev pravil o konkurenci, ki se uporabljajo, v zvezi s povezavami, za katere je bila po njenem mnenju pristojna v zadevnih obdobjih. Ta presoja je v skladu z besedilom tega izreka, ki dejansko razlikuje med pojmom „ravnanje“ iz preambule in pojmom „kršitev“, ki je opredeljen v odstavkih od 1 do 4 navedenega izreka.

- 143 Drugič, glede obrazložitve spornega sklepa je Splošno sodišče v točkah od 152 do 154 izpodbijane sodbe navedene razloge kot celoto pravilno razlagalo, zlasti tiste, navedene v točkah 74, 112, 832, 903 in 1210 obrazložitve tega sklepa, ter iz tega sklepalo, da ta sklep temelji na razlikovanju med zgolj dejansko ugotovitvijo ravnanja s svetovnim geografskim obsegom ter ugotovitvijo kršitve člena 101 PDEU in člena 53 Sporazuma EGP, katere cilj je bil omejevanje konkurence na določenih povezavah.
- 144 Zato Splošno sodišče ni napačno uporabilo prava, ker je iz tega sklepalo, da sporni sklep ni nejasen glede opredelitve obsega enotne in trajajoče kršitve in da ga zato iz tega razloga ni treba v celoti razglasiti za ničnega.
- 145 Drugi del četrtega pritožbenega razloga torej ni utemeljen.
- 146 Družbi Latam Airlines in Lan Cargo s tretjim delom tega pritožbenega razloga Splošnemu sodišču očitata, da je kršilo člen 16 Uredbe št. 1/2003, ker je v točki 357 izpodbijane sodbe izreku spornega sklepa dalo prednost pred njegovo obrazložitvijo, čeprav se ta člen 16 sklicuje na odločbo Komisije kot celoto..
- 147 V skladu s členom 16, prvi stavek, Uredbe št. 1/2003 nacionalna sodišča, kadar odločajo o sporazumih, sklepih ali usklajenih ravnanjih v skladu s členom 101 ali členom 102 PDEU, ki so že predmet odločbe Komisije, ne morejo sprejeti odločitev, ki so v nasprotju s sprejeto odločbo Komisije.
- 148 Ne glede na razloge, na katerih temelji odločba, ki jo je sprejela institucija Unije, pa lahko le izrek te odločbe v povezavi z njeno obrazložitvijo, na kateri ta izrek nujno temelji, povzroči pravne učinke (glej v tem smislu sklep z dne 28. januarja 2004, Nizozemska/Komisija, C-164/02, EU:C:2004:54, točka 21). V skladu s členom 16, prvi stavek, Uredbe št. 1/2003 so za nacionalna sodišča zavezujoči ti učinki.
- 149 Zato Splošno sodišče s tem, da je v točki 357 izpodbijane sodbe navedlo, da je „glede obsega in narave sankcioniranih kršitev [...] načeloma pomemben izrek [spornega] sklepa, ne pa obrazložitev, zato je treba zgolj v primeru nejasnosti izrazov, uporabljenih v izreku, ta izrek razložiti v obrazložitvi izpodbijanega sklepa“, ni kršilo člena 16, prvi stavek, Uredbe št. 1/2003.
- 150 Iz tega sledi, da je treba tretji del četrtega pritožbenega razloga in četrti pritožbeni razlog v celoti zavrnila kot neutemeljena.
- 151 Ker nobeden od pritožbenih razlogov, ki sta jih družbi Latam Airlines in Lan Cargo navedli v utemeljitev pritožbe, ni bil sprejet, je treba pritožbo v celoti zavrnila.

### **Stroški**

- 152 Člen 184(2) Poslovnika Sodišča določa, da kadar pritožba ni utemeljena, Sodišče odloči o stroških.
- 153 V skladu s členom 138(1) Poslovnika Sodišča, ki se v pritožbenem postopku uporablja na podlagi člena 184(1) Poslovnika Sodišča, se plačilo stroškov na predlog naloži neuspeli stranki.

154 Ker je Komisija predlagala, naj se družbama Latam Airlines in Lan Cargo naloži plačilo stroškov, in ker ti s pritožbenimi razlogi nista uspeli, se jima naloži, da poleg svojih stroškov nosita tudi stroške Komisije.

Iz teh razlogov je Sodišče (peti senat) razsodilo:

**1. Pritožba se zavrne.**

**2. Družbama Latam Airlines Group SA in Lan Cargo SA se naloži plačilo stroškov.**

Podpisi