Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Femte Afdeling)

26. februar 2026*

»Appel – konkurrence – karteller – markedet for luftfragt – Europa-Kommissionens afgørelse, som fastslår en overtrædelse af artikel 101 TEUF, af artikel 53 i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde og af artikel 8 i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart – samordning af forskellige elementer af prissætningen af luftfragtydelser (brændstoftillæg, sikkerhedstillæg og et afslag på betaling af en kommission af tillæggene) – indgående fragtydelser – Kommissionens territoriale kompetence – kvalificerede virkninger – samlet og vedvarende overtrædelse – forordning (EF) nr. 1/2003 – artikel 25 – forældelse af Kommissionens sanktionsbeføjelser – anbringende om forældelse – karakter af ufravigelig procesforudsætning«

I sag C-367/22 P,

angående appel i henhold til artikel 56 i statutten for Den Europæiske Unions Domstol, iværksat den 7. juni 2022,

Air Canada, Saint-Laurent (Canada), ved dikigoros I.-Z. Prodromou-Stamoudi og avocat T. Soames,

appellant,

den anden part i appelsagen:

Europa-Kommissionen ved P. Caro de Sousa og A. Dawes, som befuldmægtigede, bistået af G. Peretz, BL,

sagsøgt i første instans,

har

DOMSTOLEN (Femte Afdeling),

sammensat af formanden for Fjerde Afdeling, I. Jarukaitis (refererende dommer) som fungerende formand for Femte Afdeling, og dommerne E. Regan og D. Gratsias,

generaladvokat: A. Rantos,

justitssekretær: fuldmægtig R. Stefanova-Kamisheva,

* Processprog: engelsk.

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 10. april 2024,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 5. september 2024,

afsagt følgende

Dom

1 Air Canada har med appellen nedlagt påstand om ophævelse af dom afsagt af Den Europæiske Unions Ret den 30. marts 2022, Air Canada mod Kommissionen (T-326/17, herefter »den appellerede dom«, EU:T:2022:177), hvorved Retten delvist frifandt Kommissionen i appellantens søgsmål med påstand om annullation af Kommissionens afgørelse C(2017) 1742 final af 17. marts 2017 vedrørende en procedure i henhold til artikel 101 TEUF, artikel 53 i EØS-aftalen og artikel 8 i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart (sag AT.39258 – Luftfragt) (herefter »den omtvistede afgørelse«), for så vidt som afgørelsen vedrører appellanten, og om annullation af den bøde, som appellanten blev pålagt i afgørelsen, eller om nedsættelse af bødebeløbet.

Retsforskrifter

Aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart

2 Aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart, undertegnet i Luxembourg den 21. juni 1999 og godkendt på Det Europæiske Fællesskabs vegne ved afgørelse 2002/309/EF, Euratom truffet af Rådet og Kommissionen, for så vidt angår aftalen om videnskabeligt og teknologisk samarbejde, den 4. april 2002 om indgåelse af syv aftaler med Det Schweiziske Forbund (EFT 2002, L 114, s. 1) (herefter »aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart«) trådte i kraft den 1. juni 2002. Denne aftales artikel 8 og 9 svarer mutatis mutandis til henholdsvis artikel 101 TEUF og 102 TEUF.

3 Nævnte aftales artikel 11 har følgende ordlyd:

»1. [Fællesskabets institutioners anvendelse] af artikel 8 og 9 […] finder sted i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning, således som den fremgår af denne aftales bilag, idet der tages hensyn til behovet for et snævert samarbejde mellem Fællesskabets institutioner og de schweiziske myndigheder.

2. Når det drejer sig om ruter mellem Schweiz og tredjelande, afgør de schweiziske myndigheder i overensstemmelse med artikel 8 og 9, om aftaler, vedtagelser, samordnet praksis […] kan tillades.«

4 Med virkning fra den 5. december 2007 blev Rådets forordning (EF) nr. 1/2003 af 16. december 2002 om gennemførelse af konkurrencereglerne i [...] artikel [101 TEUF] og 102 [TEUF] (EFT 2003, L 1, s. 1) gjort anvendelig inden for rammerne af denne aftale ved afgørelse nr. 1/2007 truffet af Luftfartsudvalget Fællesskabet/Schweiz nedsat ved aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart af 5. december 2007 om ændring af bilaget til aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart (EUT 2008, L 34, s. 19). Denne forordning erstattede denne dag Rådets forordning (EØF)

nr. 3975/87 af 14. december 1987 om fastsættelse af fremgangsmåden ved anvendelse af konkurrencereglerne på virksomheder i luftfartssektoren (EFT 1987, L 374, s. 1), der havde fremgået af bilaget til aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart siden denne aftales ikrafttræden.

EUF-traktaten

5 Artikel 101, stk. 1, TEUF bestemmer:

»Alle aftaler mellem virksomheder, alle vedtagelser inden for sammenslutninger af virksomheder og alle former for samordnet praksis, der kan påvirke handelen mellem medlemsstater, og som har til formål eller til følge at hindre, begrænse eller fordreje konkurrencen inden for det indre marked, er uforenelige med det indre marked og er forbudt, navnlig sådanne, som består i:

a) direkte eller indirekte fastsættelse af købs- eller salgspriser eller af andre forretningsbetingelser

b) begrænsning af eller kontrol med produktion, afsætning, teknisk udvikling eller investeringer

c) opdeling af markeder eller forsyningskilder

[...]«

EØS-aftalen

6 Artikel 53 i aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde af 2. maj 1992 (EFT 1994, L 1, s. 3, herefter »EØS-aftalen«) svarer mutatis mutandis til artikel 101 TEUF.

7 Forordning nr. 1/2003, som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 411/2004 af 26. februar 2004 (EUT 2004, L 68, s. 1), der er blevet indarbejdet i EØS-aftalen ved dels afgørelse truffet af Det Blandede EØS-udvalg nr. 130/2004 af 24. september 2004 om ændring af bilag XIV (Konkurrence), protokol 21 (om gennemførelse af konkurrencereglerne for virksomheder) og protokol 23 (om samarbejde mellem tilsynsmyndighederne) til EØS-aftalen (EUT 2005, L 64, s. 57), der trådte i kraft den 19. maj 2005, og dels afgørelse truffet af Det Blandede EØS-udvalg nr. 40/2005 den 11. marts 2005 om ændring af bilag XIII (transport) og protokol 21 (om gennemførelse af konkurrencereglerne for virksomheder) til EØS-aftalen (EUT 2005, L 198, s. 38), der trådte i kraft samme dag.

Forordning nr. 1/2003

8 Artikel 7, stk. 1, i forordning (EU) nr. 1/2003 foreskriver:

»Hvis [Europa-]Kommissionen på grundlag af en klage eller på eget initiativ konstaterer, at […] artikel [101 TEUF] eller [102 TEUF] er overtrådt, kan den ved en beslutning pålægge de deltagende virksomheder eller virksomhedssammenslutninger at bringe den pågældende overtrædelse til ophør. I denne forbindelse kan den pålægge dem enhver forpligtelse af adfærdsregulerende eller strukturel karakter, der står i passende forhold til overtrædelsen, og som er nødvendig for effektivt at bringe overtrædelsen til ophør. Strukturelle foranstaltninger kan kun pålægges, såfremt der ikke forefindes ligeså effektive adfærdsregulerende foranstaltninger, eller såfremt en ligeså effektiv adfærdsregulerende foranstaltning, ville være mere byrdefuld for den pågældende virksomhed end en

strukturel foranstaltning. Når Kommissionen har en berettiget interesse deri, kan den endvidere fastslå, at der tidligere forelå en overtrædelse, som er bragt til ophør.«

9 Denne forordnings artikel 23 med overskriften »Bøder« bestemmer i stk. 2 og 3:

»2. Kommissionen kan ved beslutning pålægge virksomheder og virksomhedssammenslutninger bøder, hvis de forsætligt eller uagtsomt:

a) overtræder [artikel 101 TEUF eller 102 TEUF], […]

[…]

Bøden kan for hver af de virksomheder, som har deltaget i overtrædelsen, ikke overstige 10% af den samlede omsætning i det foregående regnskabsår.

[…]

3. Ved fastlæggelse af bødens størrelse skal der tages hensyn til både overtrædelsens grovhed og varighed.«

10 Den nævnte forordnings artikel 25 har følgende ordlyd:

»1. Kommissionens beføjelse i henhold til artikel 23 og 24 forældes:

a) efter tre år ved overtrædelse af bestemmelser om indhentning af oplysninger eller gennemførelse af kontrolundersøgelser

b) efter fem år ved andre overtrædelser.

2. Forældelsesfristen regnes fra den dag, hvor overtrædelsen er begået. Ved vedvarende eller gentagne overtrædelser regnes fristen dog først fra den dag, hvor overtrædelsen er ophørt.

3. Hver gang Kommissionen eller en medlemsstats konkurrencemyndighed tager skridt til at undersøge eller forfølge overtrædelsen, afbrydes forældelsesfristen for pålæggelse af bøder eller tvangsbøder. Forældelsesfristen afbrydes med virkning fra den dag, hvor det pågældende skridt meddeles mindst én af de virksomheder eller virksomhedssammenslutninger, der har medvirket ved overtrædelsen. Forældelsesfristen afbrydes bl.a. af følgende skridt:

a) Kommissionens eller en national konkurrencemyndigheds skriftlige begæringer om oplysninger

b) skriftlige fuldmagter til at foretage kontrolundersøgelser, som Kommissionen eller en national konkurrencemyndighed har udstedt til sine repræsentanter

c) Kommissionens eller en national konkurrencemyndigheds indledning af en procedure

d) Kommissionens eller en national konkurrencemyndigheds meddelelse af klagepunkter.

4. Afbrydelsen af forældelsesfristen har virkning over for alle virksomheder og virksomhedssammenslutninger, der har medvirket ved overtrædelsen.

5. Forældelsesfristen løber på ny efter hver afbrydelse. Forældelsesfristen udløber dog senest den dag, hvor der er forløbet en periode svarende til den dobbelte forældelsesfrist, uden at Kommissionen har pålagt en bøde eller tvangsbøde; denne periode forlænges med den tid, hvor forældelsen har været stillet i bero i henhold til stk. 6.

6. Forældelsen for pålæggelse af bøder eller tvangsbøder stilles i bero, så længe en sag om Kommissionens beslutning verserer for Domstolen.«

11 Samme forordnings artikel 32, litra c), bestemte, at forordningen ikke fandt anvendelse på »lufttransport mellem Fællesskabets lufthavne og tredjelande«.

12 Denne bestemmelse blev ophævet med virkning fra den 1. maj 2004 ved artikel 3 i forordning nr. 411/2004.

Tvistens baggrund og den omtvistede afgørelse

13 Tvistens baggrund og den omtvistede afgørelse, der er fremstillet i den appellerede doms præmis 1-60, kan med henblik på nærværende sag sammenfattes som følger.

14 Air Canada er et luftfartsselskab, som udøver virksomhed på markedet for luftfragtydelser.

15 Inden for fragtsektoren sikrer luftfartsselskaberne lasttransport ad luftvejen (herefter »transportvirksomhederne«). Som hovedregel leverer transportvirksomhederne fragtydelser til speditører, som tilrettelægger befordringen af lasten på afsendernes vegne. Som modydelse betaler disse speditører transportvirksomhederne en pris, som dels består af satser, der beregnes pr. kg, dels i forskellige tillæg.

Den administrative procedure

16 Den 7. december 2005 modtog Kommissionen en anmodning om bødefritagelse i henhold til denne institutions meddelelse om bødefritagelse eller bødenedsættelse i kartelsager (EFT 2002, C 45, s. 3) indgivet af Deutsche Lufthansa AG og to af dette selskabs datterselskaber, Lufthansa Cargo AG og Swiss International Air Lines AG. Ifølge denne anmodning var der konkurrencebegrænsende kontakter mellem flere transportvirksomheder vedrørende de elementer, som priserne for de ydelser, der leveres på markedet for luftfragt, består af, nemlig om indførelsen af et såkaldt »brændstoftillæg« og »sikkerhedstillæg« samt disse transportvirksomheders afslag på at betale kommissioner af tillæggene til speditørerne (herefter »afslaget på at betale kommissioner«).

17 Den 14. og den 15. februar 2006 gennemførte Kommissionen uanmeldte kontrolundersøgelser i flere transportvirksomheders lokaler.

18 Efter kontrolundersøgelserne indgav flere transportvirksomheder, herunder Air Canada, en anmodning i medfør af den meddelelse om bødefritagelse eller bødenedsættelse i kartelsager, der er omtalt i nærværende doms præmis 16.

19 Den 19. december 2007 tilstillede Kommissionen en klagepunktsmeddelelse til 27 transportvirksomheder, herunder Air Canada, som herefter indgav skriftlige indlæg. Der blev afholdt en mundtlig høring fra den 30. juni til den 4. juli 2008.

Den oprindelige afgørelse

20 Den 9. november 2010 vedtog Kommissionen afgørelse K(2010) 7694 endelig vedrørende en procedure i henhold til artikel 101 TEUF, artikel 53 i EØS-aftalen og artikel 8 i aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart (sag COMP/39258 – Luftfragt) (herefter »den oprindelige afgørelse«). Adressaterne for denne afgørelse var 21 transportvirksomheder, herunder Air Canada, med hensyn til hvilke der imidlertid ikke blev fastslået nogen overtrædelse for så vidt angår lufttransport mellem lufthavne i Den Europæiske Union og lufttransport på ruter mellem lufthavne i EU og schweiziske lufthavne (herefter »ruterne mellem EU og Schweiz«).

21 I begrundelsen for nævnte afgørelse var det anført, at de anklagede transportvirksomheder havde samordnet deres prisadfærd med hensyn til levering af fragtydelser, idet de havde aftalt brændstoftillægget, sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner, og herved havde deltaget i en samlet og vedvarende overtrædelse af artikel 101 TEUF, EØS-aftalens artikel 53 og artikel 8 i aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart, som omfattede hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) og Schweiz.

Dommene af 16. december 2015

22 Ved dom af 16. december 2015, Air Canada mod Kommissionen (T-9/11, EU:T:2015:994), annullerede Retten den oprindelige afgørelse, for så vidt som den vedrørte Air Canada. Ved 12 andre domme afsagt samme dag annullerede Retten ligeledes denne afgørelse helt eller delvist, for så vidt som den vedrørte 12 andre transportvirksomheder eller koncerner af transportvirksomheder.

23 Retten fastslog, at nævnte afgørelse var behæftet med en begrundelsesmangel.

Den omtvistede afgørelse

24 Den 20. maj 2016 tilstillede Kommissionen de af den oprindelige afgørelse omhandlede transportvirksomheder, som havde anlagt sag ved Retten til prøvelse heraf, en skrivelse, hvorved den meddelte dem, at den påtænkte at træffe en ny afgørelse, hvori det ville blive fastslået, at disse transportvirksomheder havde deltaget i en samlet og vedvarende overtrædelse af artikel 101 TEUF, EØS-aftalens artikel 53 og artikel 8 i aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart på alle de i den oprindelige afgørelse omtalte ruter. Transportvirksomhederne fik en frist på en måned til at fremsætte deres bemærkninger. Alle udnyttede denne mulighed.

25 Den 17. marts 2017 vedtog Kommissionen den omtvistede afgørelse, for hvilken 19 transportvirksomheder var adressater, herunder Air Canada.

26 I den omtvistede afgørelse beskrives det, at de anklagede transportvirksomheder havde samordnet deres prisadfærd med hensyn til levering af fragtydelser i hele verden, idet de havde aftalt brændstoftillægget, sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner (herefter »det omtvistede kartel«) og herved havde deltaget i en samlet og vedvarende overtrædelse af artikel 101 TEUF, EØS-aftalens artikel 53 og artikel 8 i aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart.

27 I denne afgørelses afsnit 4 med overskriften »Beskrivelse af de faktiske omstændigheder« anførte Kommissionen bl.a., at undersøgelsen havde afsløret et verdensomspændende kartel, som var støttet på et bilateralt og multilateralt kontaktnetværk over en lang periode mellem konkurrenter vedrørende den adfærd, som de havde besluttet, forventet eller påtænkt at vedtage i forhold til de forskellige elementer i prisen på fragtydelserne nævnt i den foregående præmis. Denne institution fremhævede, at dette kontaktnetværk havde det fælles mål at samordne konkurrenternes prisadfærd eller reducere usikkerheden med hensyn til deres prispolitik. Kommissionen beskrev herefter kontakterne vedrørende henholdsvis brændstoftillægget, sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner og vurderede de faktuelle beviser vedrørende dels det omtvistede kartel som helhed, dels hver af adressaterne for nævnte afgørelse.

28 I den omtvistede afgørelses afsnit 5 med overskriften »Anvendelsen af de relevante konkurrenceregler« anvendte Kommissionen artikel 101 TEUF på de faktiske omstændigheder i sagen, idet den præciserede, at henvisningerne til denne artikel ligeledes skulle forstås som henvisninger til EØS-aftalens artikel 53 og artikel 8 i aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart, eftersom disse bestemmelser fandt anvendelse mutatis mutandis, medmindre andet var bestemt.

29 I denne henseende undersøgte Kommissionen med hensyn til sin kompetence grænserne for sin tidsmæssige og territoriale kompetence til at konstatere en overtrædelse af konkurrencereglerne og pålægge sanktioner herfor i det foreliggende tilfælde.

30 I 822.-832. betragtning til den omtvistede afgørelse, som udgør denne afgørelses underafsnit 5.2 med overskriften »Kommissionens kompetence«, tilkendegav denne institution i det væsentlige i første række, at den ikke ville anvende artikel 101 TEUF på aftaler og praksis, der lå før den 1. maj 2004, vedrørende ruterne mellem lufthavne i Den Europæiske Union og lufthavne uden for EØS (herefter »ruterne mellem EU og tredjelande«), og dernæst ikke ville anvende EØS-aftalens artikel 53 på aftaler og praksis, der lå før den 19. maj 2005, vedrørende ruterne mellem EU og tredjelande og ruterne mellem lufthavne i lande, som var kontraherende parter i EØS-aftalen, og som ikke var medlemmer af Unionen, og lufthavne i tredjelande (herefter »EØS-ruterne, med undtagelse af ruterne mellem EU og tredjelande«) og endelig ikke ville anvende artikel 8 i aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart på aftaler og praksis, der lå før den 1. juni 2002, vedrørende ruterne mellem EU og Schweiz. I 832. betragtning til nævnte afgørelse præciserede Kommissionen, at samme afgørelse »på ingen måde [tilsigtede] at vise nogen form for overtrædelse af artikel 8 i [aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart] vedrørende fragtydelser [mellem] Schweiz [og] tredjelande«.

31 I 1036.-1046. betragtning til den omtvistede afgørelse, som udgør denne afgørelses underafsnit 5.3.8 med overskriften »Anvendeligheden af artikel 101 TEUF og EØS-aftalens artikel 53 på indgående forbindelser«, anførte Kommissionen i anden række grundene til, at den forkastede argumenterne fra flere anklagede transportvirksomheder om, at den havde overskredet grænserne for sin territoriale kompetence i henhold til folkeretten ved at konstatere og pålægge sanktioner for en overtrædelse af disse to bestemmelser på ruter fra tredjelande til EØS (herefter »indgående ruter« og med hensyn til de fragtydelser, der tilbydes på disse ruter, »indgående fragtydelser«).

32 I 1045. betragtning til nævnte afgørelse anførte Kommissionen navnlig, at den konkurrencebegrænsende praksis med hensyn til indgående fragtydelser kunne »have umiddelbare, væsentlige og forudsigelige virkninger inden for EU og EØS, eftersom de øgede omkostninger til lufttransport til EØS, og således højere priser på importerede varer, efter deres art kan have virkninger på forbrugerne inden for EØS«. Denne institution tilføjede, at denne

praksis i det foreliggende tilfælde ligeledes kunne have sådanne virkninger for andre transportvirksomheders levering af luftfragtydelser i EØS mellem knudepunkter (»hubs«) i EØS, som transportvirksomheder fra tredjelande benytter, og bestemmelseslufthavne for disse forsendelser i EØS, som ikke betjenes af transportvirksomheden fra dette tredjeland.

33 I 1046. betragtning til samme afgørelse anførte Kommissionen endvidere, at det omtvistede kartel var blevet »gennemført på verdensplan«, at tiltagene vedrørende de indgående ruter var en integrerende del af en samlet og vedvarende overtrædelse af artikel 101 TEUF og EØS-aftalens artikel 53, og at den ensartede anvendelse af tillæggene på verdensplan var et nøgleelement i dette kartel.

34 Den omtvistede afgørelses underafsnit 5.3 vedrørende anvendelsen af artikel 101 TEUF, EØS-aftalens artikel 53 og artikel 8 i aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart indeholder 833.-1052. betragtning til afgørelsen. For det første lagde Kommissionen i 846. betragtning til denne afgørelse til grund, at de anklagede transportvirksomheder havde samordnet deres adfærd eller påvirket prisfastsættelsen, »hvilket endeligt [medførte] en prisfastsættelse i forhold til« brændstoftillægget, sikkerhedstillægget og betalingen af en kommission af tillæggene til speditørerne. I 861. betragtning til nævnte afgørelse anførte denne institution, at »den generelle ordning for samordning af prisadfærd for fragtydelser«, som dens undersøgelse havde påvist, godtgjorde, at der forelå en »kompleks overtrædelse, der bestod i forskellige handlinger, som [kunne] kvalificeres enten som aftale eller som samordnet praksis, hvorunder konkurrenterne bevidst [havde] erstattet den risiko, der er forbundet med normal konkurrence, med indbyrdes praktisk samarbejde«.

35 For det andet lagde Kommissionen i 869. betragtning til den omtvistede afgørelse til grund, at »den omhandlede adfærd [udgjorde] en samlet og vedvarende overtrædelse af artikel 101 TEUF«, idet den i 870.-902. betragtning til denne afgørelse præciserede, at de omhandlede tiltag forfulgte et samlet konkurrencebegrænsende formål, der bestod i at hæmme konkurrencen i fragtsektoren inden for EØS, at tiltagene vedrørte leveringen af fragtydelser og prisfastsættelse heraf angik de samme virksomheder, havde en samlet og vedvarende karakter og bestod af tre bestanddele, nemlig brændstoftillægget, sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner.

36 I denne forbindelse anførte Kommissionen i 882. betragtning til denne afgørelse, at Air Canada var involveret i to af overtrædelsens tre bestanddele, nemlig brændstoftillægget og sikkerhedstillægget. I samme betragtning tilføjede Kommissionen, at Air Canada, henset til denne involvering, ikke desto mindre »med rimelighed kunne forudse udvekslinger« mellem parterne vedrørende betaling af en kommission af tillæggene og var indstillet på at løbe den hermed forbundne risiko, og at der ligeledes forelå beviser for, at selskabet havde haft kendskab til drøftelserne om betalingen af kommissioner af tillæggene.

37 For det tredje anførte Kommissionen i 903. betragtning til nævnte afgørelse, at den omhandlede konkurrencebegrænsende adfærd havde konkurrencebegrænsende formål i hvert fald inden for EU, i EØS og i Schweiz. I 917. betragtning til afgørelsen tilføjede den i det væsentlige, at det følgelig ikke var nødvendigt at tage hensyn til denne adfærds konkrete virkninger.

38 For det fjerde undersøgte Kommissionen i 972.-1021. betragtning til den omtvistede afgørelse lovgivningen i syv tredjelande, om hvilken lovgivning flere anklagede transportvirksomheder anførte, at de i medfør heraf var pålagt at aftale tillæggene, hvilket således var til hinder for anvendelsen af de relevante konkurrenceregler. Kommissionen fandt, at disse transportvirksomheder ikke havde godtgjort, at de havde handlet under pres i disse tredjelande.

39 For det femte lagde Kommissionen i 1024.-1035. betragtning til denne afgørelse til grund, at den samlede og vedvarende overtrædelse kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, mellem de kontraherende parter i EØS-aftalen og mellem de kontraherende parter i aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart betydeligt.

40 Den omtvistede afgørelses afsnit 7 med overskriften »Overtrædelsens varighed« indeholder 1146.-1169. betragtning til denne afgørelse. Som det fremgår af 1146. betragtning til nævnte afgørelse, lagde Kommissionen til grund, at det omtvistede kartel begyndte den 7. december 1999 og varede til den 14. februar 2006. I denne 1146. betragtning præciserede denne institution, at kartellet havde tilsidesat:

– artikel 101 TEUF fra den 7. december 1999 til den 14. februar 2006 med hensyn til lufttransporten mellem lufthavne i EU

– artikel 101 TEUF fra den 1. maj 2004 til den 14. februar 2006 med hensyn til lufttransport på ruterne mellem EU og tredjelande

– EØS-aftalens artikel 53 fra den 7. december 1999 til den 14. februar 2006 med hensyn til lufttransport mellem lufthavne i EØS (herefter »EØS-ruterne«)

– EØS-aftalens artikel 53 fra den 19. maj 2005 til den 14. februar 2006 med hensyn til lufttransport på EØS-ruterne, med undtagelse af ruterne mellem EU og tredjelande

– artikel 8 i aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart fra den 1. juni 2002 til den 14. februar 2006 med hensyn til lufttransport på ruterne mellem EU og Schweiz.

41 I 1169. betragtning til samme afgørelse anførte Kommissionen, at overtrædelsens varighed for så vidt angik Air Canada strakte sig fra den 21. september 2000 til den 14. februar 2006.

42 I den omtvistede afgørelses afsnit 8 undersøgte Kommissionen de korrigerende foranstaltninger, der skulle træffes, og de bøder, der skulle pålægges, idet den henviste til retningslinjer for beregning af bøder efter artikel 23, stk. 2, litra a), i forordning (EF) nr. 1/2003 (EUT 2006, C 210, s. 2).

43 Artikel 1, 3 og 4 i den omtvistede afgørelses dispositive del har følgende ordlyd:

»Artikel 1

Ved at samordne deres adfærd vedrørende prisfastsættelse for levering af luftfragtydelser i hele verden med hensyn til brændstoftillæg, sikkerhedstillæg og betaling af en kommission af tillæggene har følgende virksomheder begået en samlet og vedvarende overtrædelse af artikel 101 TEUF, af [EØS-aftalens] artikel 53 […] og af artikel 8 i [aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart] hvad angår følgende ruter og i følgende perioder.

1. Følgende virksomheder har tilsidesat artikel 101 TEUF og EØS-aftalens artikel 53 hvad angår ruter mellem lufthavne i EØS for følgende perioder:
   a) Air Canada, fra den 21. september 2000 til den 14. februar 2006

   […]

2. Følgende virksomheder har tilsidesat artikel 101 TEUF hvad angår ruter mellem [EU og tredjelande] for følgende perioder:
   a) Air Canada, fra den 1. maj 2004 til 14. februar 2006

      [...]

3. Følgende virksomheder har tilsidesat EØS-aftalens artikel 53 hvad angår [EØS-ruterne, med undtagelse af ruterne mellem EU og tredjelande] for følgende perioder:
   a) Air Canada, fra den 19. maj 2005 til den 14. februar 2006

      [...]

4. Følgende virksomheder har tilsidesat artikel 8 [i aftalen mellem EF og Schweiz om luftfart] hvad angår [ruterne mellem EU og Schweiz] for følgende perioder:
   a) Air Canada, fra den 1. juni 2004 til den 14. februar 2006

      [...]

Artikel 3

For den i artikel 1 omhandlede samlede og vedvarende overtrædelse pålægges følgende bøder [...]:

a) Air Canada: 21 037 500 [EUR]

   [...]

Artikel 4

De i artikel 1 omhandlede virksomheder bringer omgående den i nævnte artikel omhandlede samlede og vedvarende overtrædelse til ophør, såfremt de ikke allerede har gjort det.

De afholder sig ligeledes fra at træffe enhver foranstaltning eller fra enhver adfærd, der har samme eller tilsvarende formål eller virkning.«

Sagen for Retten og den appellerede dom

44 Ved stævning indleveret til Rettens Justitskontor den 29. maj 2017 anlagde Air Canada søgsmål principalt med påstand om annullation af den omtvistede afgørelse, for så vidt som den vedrørte selskabet, og subsidiært om annullation af den pålagte bøde eller nedsættelse af bødebeløbet.

45 Til støtte for søgsmålet påberåbte Air Canada sig fem anbringender.

46 Blandt disse anbringender vedrørte det tredje anbringende åbenbart urigtige skøn og retlige fejl, idet Air Canada blev holdt ansvarlig for den samlede og vedvarende overtrædelse, for så vidt som den vedrørte EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz. Det fjerde anbringende vedrørte Kommissionens manglende kompetence til at fastslå og pålægge sanktioner for en overtrædelse af artikel 101 TEUF og EØS-aftalens artikel 53 på indgående ruter og på ruterne mellem EU og tredjelande inden den 1. maj 2004 og på EØS-ruterne, med undtagelse af ruterne mellem EU og tredjelande, inden den 19. maj 2005.

47 Ved den appellerede dom annullerede Retten – idet den tiltrådte det femte anbringendes andet led om Kommissionens undladelse af ved hjælp af troværdige beviser at bevise de faktiske omstændigheder, som var blevet foreholdt appellanten – artikel 1, stk. 1, litra a), artikel 1, stk. 2, litra a), artikel 1, stk. 3, litra a), og artikel 1, stk. 4, litra a), i den omtvistede afgørelse, for så vidt som det heri blev fastslået, at Air Canada havde deltaget i den samlede og vedvarende overtrædelses bestanddel vedrørende afslaget på at betale kommissioner, og den bøde, som Air Canada var blevet pålagt i denne afgørelses artikel 3, litra a), blev fastsat til 17 952 000 EUR. Endelig frifandt Retten i øvrigt Kommissionen.

Parternes påstande i appelsagen

48 Ved sin appel har Air Canada nedlagt følgende påstande:

– Den appellerede dom ophæves.

– Den omtvistede afgørelse annulleres, subsidiært annulleres dennes artikel 1, stk. 1, litra a), artikel 1, stk. 2, litra a), artikel 1, stk. 3, litra a), eller artikel 1, stk. 4, litra a), eller disse bestemmelser under ét.

– Afgørelsens artikel 3 annulleres, subsidiært nedsættes bøden væsentligt.

– Subsidiært hjemvises sagen til Retten.

– Kommissionen tilpligtes at betale sagsomkostningerne for Domstolen og de resterende to tredjedele af Air Canadas sagsomkostninger for Retten.

49 Kommissionen har nedlagt påstand om frifindelse og om, at Air Canada tilpligtes at betale sagsomkostningerne.

Om appellen

50 Til støtte for appellen har Air Canada påberåbt sig tre anbringender. Det første anbringende vedrører retlige fejl i forbindelse med vurderingen af Kommissionens kompetence til at fastslå og sanktionere en overtrædelse på de indgående ruter. Det andet anbringende vedrører i det væsentlige en retlig fejl ved vurderingen af Air Canadas ansvar for den overtrædelse, der blev begået på EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz. Det tredje anbringende vedrører manglende prøvelse ex officio af forældelsen for så vidt angår Air Canadas adfærd på samme ruter.

51 Det første anbringende skal undersøges først, derefter det tredje og endelig det andet.

Det første anbringende om Kommissionens kompetence med hensyn til de indgående ruter

52 Det første anbringende består af to led, hvoraf det andet er opdelt i syv klagepunkter. Dette anbringendes første led og det første klagepunkt i anbringendets andet led vedrører den fejlagtige anvendelse af selve kriteriet om kvalificerede virkninger af konkurrencebegrænsende praksis i Unionen (herefter »kriteriet om kvalificerede virkninger«) med henblik på at fastlægge Kommissionens kompetence. Det andet til det femte klagepunkt i dette andet led vedrører retlige

fejl ved fastlæggelsen af betingelserne for anvendelse af dette kriterium. Det sjette og det syvende klagepunkt i nævnte andet led vedrører anvendelsen af begrebet »samlet og vedvarende overtrædelse«.

Om det første led og det første klagepunkt i det andet led om fejlagtig anvendelse af selve kriteriet om kvalificerede virkninger med henblik på at fastlægge Kommissionens kompetence

– *Parternes argumenter*

53 Med det første anbringendes første led har Air Canada gjort gældende, at Retten begik en retlig fejl ved at afvise at undersøge anvendelsen af kriteriet om det sted, hvor den konkurrencebegrænsende praksis gennemføres (herefter »kriteriet om gennemførelse«) på indgående fragtydelser, ved at fastslå, at »kriteriet om kvalificerede virkninger udspr[ang] af ordlyden af 101 TEUF«, og ved at fastslå, at en adfærd, der indebar en samordning af priser vedtaget uden for EU, var omfattet af anvendelsesområdet for artikel 101, stk. 1, TEUF alene på grundlag af kriteriet om kvalificerede virkninger, uden at det var nødvendigt at afgøre, om en sådan adfærd havde til formål eller virkning at begrænse eller fordreje den frie konkurrence på det indre marked.

54 Ifølge Air Canada kan kriteriet om kvalificerede virkninger, som henhører under folkeretten, ikke træde i stedet for den vurdering af de konkurrencebegrænsende virkninger »inden for det indre marked«, som er påkrævet i henhold til ordlyden af artikel 101, stk. 1, TEUF. Dette kriterium udgør et yderligere krav, som kun bliver relevant i folkeretten, hvis kravene i artikel 101, stk. 1, TEUF er opfyldt.

55 Med det første klagepunkt i det første anbringendes andet led, som vedrører den appellerede doms præmis 225-279, har Air Canada gjort gældende, at Retten foretog en urigtig anvendelse af retspraksis vedrørende vurderingen af de konkurrencemæssige virkninger af en overtrædelse med konkurrencebegrænsende formål.

56 For det første begik Retten en retlig fejl ved at fastslå, at kriteriet om kvalificerede virkninger i tilfælde af en overtrædelse med konkurrencebegrænsende formål ikke kræver, at der påvises konkrete konkurrencebegrænsende virkninger, og følgelig ved at fritage Kommissionen for forpligtelsen til at foretage en vurdering af den pågældende adfærds konkurrencebegrænsende virkninger, henset til dens konkurrencebegrænsende formål.

57 For det andet begik Retten en retlig fejl ved at fastslå, at en adfærd, der blev udvist og gennemført uden for EØS vedrørende tjenesteydelser solgt uden for EØS, var tilstrækkeligt skadelig for konkurrencen på det indre marked til at kunne anses for en begrænsning med et konkurrencebegrænsende formål, uden at foretage en passende vurdering af alle de relevante omstændigheder, herunder denne adfærds indvirkning på konkurrencen inden for EØS. Det følger imidlertid af Domstolens praksis, at et forbud mod eksport til EU fra et tredjeland ikke udgør en begrænsning med et konkurrencebegrænsende formål, selv om det samme eksportforbud mellem medlemsstaterne udgør en sådan begrænsning.

58 Kommissionen har bestridt denne argumentation.

– *Domstolens bemærkninger*

59 For det første skal det med henblik på at besvare Air Canadas argumentation om, at Retten begik en retlig fejl ved at afvise at undersøge kriteriet om gennemførelse, bemærkes, at Domstolen i præmis 46 i dom af 6. september 2017, Intel mod Kommissionen (C-413/14 P, EU:C:2017:632), i forbindelse med, at den skulle tage stilling til et anbringende, hvormed Retten blev foreholdt, at den havde kendt for ret, at Kommissionens kompetence til at konstatere og pålægge sanktioner for en adfærd, der er udvist uden for EU, på grundlag af folkeretlige regler, kunne fastslås enten på grundlag af kriteriet om gennemførelse eller på grundlag af kriteriet om kvalificerede virkninger, fastslog, at kriteriet om kvalificerede virkninger i sig selv kan danne grundlag for Kommissionens kompetence.

60 Domstolen fastslog således efter i denne doms præmis 42 og 45 at have bemærket dels, at de EU-konkurrenceregler, der er fastsat i artikel 101 TEUF og 102 TEUF, har til formål at ramme kollektiv eller ensidig virksomhedsadfærd, som begrænser konkurrencen inden for det indre marked, dels at kriteriet om gennemførelse og kriteriet om kvalificerede virkninger forfølger det samme formål, nemlig at ramme adfærd, der ganske vist ikke er udvist på EU's område, men hvis konkurrencebegrænsende virkninger kan mærkes på EU-markedet.

61 Det følger heraf, at kriteriet om gennemførelse og kriteriet om kvalificerede virkninger er alternative, og at et enkelt af disse kriterier i sig selv er tilstrækkeligt til på grundlag af de folkeretlige regler at begrunde Kommissionens kompetence for så vidt angår en adfærd, der er udvist uden for EU. Eftersom Retten i den appellerede doms præmis 291 vurderede, at Kommissionen med rette kunne fastslå, at kriteriet om kvalificerede virkninger var opfyldt, skal Air Canadas argument om, at Retten begik en retlig fejl ved at afvise at undersøge kriteriet om gennemførelse, forkastes som ugrundet.

62 For det andet skal Air Canadas argument om, at Retten begik en retlig fejl ved at fritage Kommissionen for forpligtelsen til at vurdere virkningerne af den omhandlede adfærd, henset til denne adfærds konkurrencebegrænsende formål, undersøges.

63 I det foreliggende tilfælde skal det bemærkes, at Retten i den appellerede doms præmis 232 anførte, at når der foreligger en adfærd, hvorom Kommissionen, som i det foreliggende tilfælde, finder, at den havde en vis skadelig virkning for konkurrencen på det indre marked eller inden for EØS, således at den kunne kvalificeres som havende et konkurrencebegrænsende »formål« som omhandlet i artikel 101 TEUF og EØS-aftalens artikel 53, kan anvendelsen af kriteriet om kvalificerede virkninger ikke kræve, at der påvises de konkrete virkninger, der forudsætter, at en adfærd kan kvalificeres som havende konkurrencebegrænsende »virkning« i disse bestemmelsers forstand.

64 På samme måde anførte Retten i nævnte doms præmis 236, at hvis kriteriet om kvalificerede virkninger skulle fortolkes således, at dette kriterium kræver, at der føres bevis for den omtvistede adfærds konkrete virkninger, selv om der foreligger et konkurrencebegrænsende »formål«, ville dette bevirke, at Kommissionens kompetence til at konstatere og pålægge sanktioner for en overtrædelse af artikel 101 TEUF og EØS-aftalens artikel 53 underkastes en betingelse, som ikke har grundlag i disse bestemmelsers ordlyd.

65 I nævnte doms præmis 237 udledte Retten heraf, at Air Canada ikke gyldigt kunne foreholde Kommissionen, at denne institution havde begået en fejl ved at lægge til grund, at kriteriet om kvalificerede virkninger var opfyldt, selv om den i 917., 1190. og 1277. betragtning til den

omtvistede afgørelse havde anført, at den ikke havde pligt til at vurdere de konkurrencebegrænsende virkninger af den omtvistede adfærd i lyset af denne adfærds konkurrencebegrænsende formål, og at selskabet heller ikke af disse betragtninger kunne udlede, at Kommissionen ikke havde foretaget nogen analyse af den nævnte adfærds virkninger på det indre marked eller i EØS med henblik på anvendelsen af dette kriterium.

66 Som det allerede fremgår af de grunde, der er anført i anden række i denne præmis 237, kan det imidlertid ikke udledes af disse præmisser, som Air Canada har anfægtet, at Retten for at godtgøre, at kriteriet om kvalificerede virkninger var opfyldt i det foreliggende tilfælde, fastslog, at det var tilstrækkeligt, at det omtvistede kartel kunne kvalificeres som havende et konkurrencebegrænsende formål.

67 Det fremgår nemlig af en samlet læsning af den appellerede doms præmis 228-244, at Retten i de anfægtede præmisser alene forkastede den af Air Canada fremførte argumentation, som er sammenfattet i dommens præmis 216. Retten anførte således i disse præmisser grundene til, at det var med urette, at Air Canada gjorde gældende, at den omstændighed, at Kommissionen i begrundelsen for den omtvistede afgørelse, for så vidt angår 917. betragtning til sidstnævnte vedrørende kvalificeringen af den omhandlede konkurrencebegrænsning og, i 1190. og 1277. betragtning hertil, beregningen af bøden, havde anført, at det ikke var nødvendigt at påvise faktiske konkurrencebegrænsende virkninger, da det var godtgjort, at den foreholdte adfærd havde et konkurrencebegrænsende formål, betød, at Kommissionen som følge af dette konkurrencebegrænsende formål havde undladt at vurdere, om denne adfærd havde haft de fornødne kvalificerede virkninger, med henblik på at godtgøre sin kompetence til at anvende artikel 101 TEUF og EØS-aftalens artikel 53 på indgående fragtydelser.

68 Dels begik Retten ikke en retlig fejl ved i det væsentlige at svare, at kriteriet om kvalificerede virkninger, som danner grundlag for Kommissionens eksterritoriale kompetence, adskiller sig fra spørgsmålet om, hvorvidt det omtvistede kartel kan kvalificeres som en konkurrencebegrænsning som omhandlet i artikel 101 TEUF og EØS-aftalens artikel 53. Som generaladvokaten også har anført i punkt 42 i forslaget til afgørelse, er kriteriet om kvalificerede virkninger, som kan danne grundlag for Kommissionens kompetence til eksterritorial anvendelse af EU- og EØS-konkurrencereglerne i lyset af folkeretten, ikke sammenfaldende med det væsentlige kriterium om konkurrencebegrænsende formål eller virkning inden for det indre marked i EU eller i EØS, hvilket kriterium Kommissionens kompetence til i henhold til EU-retten at konstatere og pålægge sanktioner for en overtrædelse af disse konkurrenceregler er underlagt.

69 Dels er Rettens analyse med henblik på at afgøre, om Kommissionen korrekt havde vurderet, at kriteriet om kvalificerede virkninger var opfyldt, i det foreliggende tilfælde anført i den appellerede doms præmis 245-279 vedrørende samordningen af indgående fragtydelser isoleret set og i nævnte doms præmis 280-291 vedrørende den samlede og vedvarende overtrædelse samlet set.

70 På denne baggrund har Air Canada anlagt en urigtig fortolkning af den appellerede dom, for så vidt som dette selskab har gjort gældende, at Retten fastslog, at det med henblik på ud fra kriteriet om kvalificerede virkninger at godtgøre Kommissionens kompetence til at anvende artikel 101 TEUF og EØS-aftalens artikel 53 på adfærd udvist uden for EØS' område var muligt at undlade at påvise sådanne virkninger, når denne adfærd kunne kvalificeres som havende et konkurrencebegrænsende formål. Den i nærværende doms præmis 56 anførte argumentation skal derfor forkastes som ugrundet.

71 For det tredje følger argumentationen om, at Retten erstattede det folkeretlige kriterium om kvalificerede virkninger med det væsentlige kriterium om konkurrencebegrænsende formål eller virkning inden for det indre marked i EU eller i EØS, ligeledes af en urigtig fortolkning af den appellerede dom.

72 Det fremgår nemlig utvetydigt af Rettens bedømmelse, der er nævnt i nærværende doms præmis 68, at Retten dels fastslog, at Kommissionens kompetence i henhold til folkeretten var fastslået på grundlag af kriteriet om kvalificerede virkninger, dels anførte, at der forelå et konkurrencebegrænsende »formål«, der begrundede Kommissionens beføjelse til i henhold til EU-retten at fastslå og sanktionere en overtrædelse af konkurrencereglerne. I modsætning til, hvad Air Canada har gjort gældende, fastslog Retten derfor på ingen måde, at påvisningen af, at der forelå kvalificerede virkninger, fritog Kommissionen fra at føre bevis for, at betingelsen i artikel 101, stk. 1, TEUF om, at der skal foreligge en konkurrencebegrænsning med hensyn til formål eller virkning, var opfyldt.

73 For det fjerde er det for så vidt som Air Canada har gjort gældende, at Retten begik en retlig fejl ved at fastslå, at den omtvistede adfærd var tilstrækkeligt skadelig for konkurrencen på det indre marked til at kunne anses for at have et konkurrencebegrænsende formål, tilstrækkeligt at bemærke, at det følger af fast retspraksis, at Domstolens kompetence under en appelsag er begrænset til en bedømmelse af den retsafgørelse, der er blevet truffet vedrørende de anbringender og argumenter, som er blevet behandlet i første instans. En part kan følgelig ikke for første gang for Domstolen fremsætte et anbringende, som vedkommende ikke har fremsat for Retten, idet dette ville være ensbetydende med at give parten adgang til at forelægge Domstolen – der har en begrænset kompetence i appelsager – en mere omfattende tvist end den, der blev forelagt Retten. Under en appel er Domstolen således begrænset til en bedømmelse af den retsafgørelse, der er blevet truffet vedrørende de anbringender og argumenter, som er blevet behandlet i første instans (dom af 14.10.2010, Deutsche Telekom mod Kommissionen, C-280/08 P, EU:C:2010:603, præmis 34, og af 2.2.2023, Spanien m.fl. mod Kommissionen, C-649/20 P, C-658/20 P og C-662/20 P, EU:C:2023:60, præmis 29 og den deri nævnte retspraksis).

74 I det foreliggende tilfælde fremsatte Air Canada imidlertid ikke noget anbringende eller argument for Retten, der tilsigtede at anfægte den kvalificering som konkurrencebegrænsende formål, som Kommissionen lagde til grund i den omtvistede afgørelse. Air Canadas klagepunkt, der tilsigter at anfægte kvalificeringen af den omtvistede adfærd som havende et »konkurrencebegrænsende formål«, skal derfor afvises.

75 Henset til ovenstående betragtninger skal det første led og det første klagepunkt i det andet led forkastes, idet de delvis skal afvises, delvis er ugrundede.

Det andet til det femte klagepunkt i det andet led om retlige fejl ved fastlæggelsen af betingelserne for anvendelse af kriteriet om kvalificerede virkninger

– *Parternes argumenter*

76 Med det andet klagepunkt i det andet led har Air Canada gjort gældende, at Retten begik en retlig fejl, da den fastslog, at Kommissionen havde ført tilstrækkeligt bevis for, at betingelserne for at anvende kriteriet om kvalificerede virkninger var opfyldt, selv om Kommissionen kun havde viet en enkelt betragtning i den omtvistede afgørelse til dette spørgsmål, nemlig 1045. betragtning hertil, og den reelt ikke foretog nogen analyse af de forudsigelige, umiddelbare og væsentlige

virkninger på det indre marked. Med henblik herpå var Retten i øvrigt nødt til at støtte sig på andre betragtninger til den omtvistede afgørelse, som den udvalgte vilkårligt, selv om de virkninger, som Kommissionen havde henvist til, kun var hypotetiske, spekulative eller i det mindste uunderbyggede.

77 Med det tredje klagepunkt i dette led har Air Canada gjort gældende, at Retten vendte den bevisbyrde for kvalificerede virkninger, som påhviler Kommissionen, om, idet den fejlagtigt støttede sig på en uunderbygget formodning om umiddelbare, væsentlige, direkte og forudsigelige virkninger.

78 Air Canada har navnlig kritiseret Retten for i første række i den appellerede doms præmis 237 at have anført, at det påhvilede selskabet at bevise, at Kommissionen ikke havde foretaget nogen analyse af den omtvistede adfærds konkurrencebegrænsende virkninger, i anden række i denne doms præmis 255 at have fastslået, at Air Canada »ikke havde fremlagt nogen oplysning, der godtgjorde, at omstændighederne i den foreliggende sag var uegnede til at overvælte meromkostningerne som følge af den samlede og vedvarende overtrædelse på de indgående ruter på de senere led, nemlig afsenderne«, og i tredje række i den nævnte doms præmis 277 at bemærke, at selskabet »ikke [havde] godtgjort, endsige anført, at den forudsigelige overvæltning af meromkostninger på afsenderne med hjemsted i EØS [var] fejlagtig eller ikke [havde] forbindelse med markedets normale funktionsmåde«.

79 Med det fjerde klagepunkt i det nævnte led har Air Canada foreholdt Retten, at den erstattede begrundelsen med sin egen, idet den brugte 55 præmisser i den appellerede dom på at vurdere lovligheden af 1045. betragtning til den omtvistede afgørelse, som er den eneste betragtning hertil, der analyserer kriteriet om kvalificerede virkninger.

80 Med det femte klagepunkt i samme led har Air Canada foreholdt Retten, at den begik en retlig fejl og tilsidesatte selskabets ret til forsvar ved at vurdere lovligheden af den omtvistede afgørelse på grundlag af argumenter, en fortolkning og en analyse, der blev fremsat for første gang under det annullationssøgsmål, der var anlagt til prøvelse af denne afgørelse. Air Canada har gjort gældende, at Rettens ræsonnement og fortolkning ikke fremgik af den nævnte afgørelse, og at selskabet derfor aldrig under den administrative procedure havde fået mulighed for at fremsætte sine synspunkter.

81 Kommissionen har påstået samtlige disse klagepunkter forkastet.

– *Domstolens bemærkninger*

82 Det skal i første række fastslås, at det andet og det fjerde klagepunkt i det andet led, hvorved Air Canada har foreholdt Retten, at den begik en retlig fejl ved at fastslå, at Kommissionen havde bevist, at betingelserne for at anvende kriteriet om kvalificerede virkninger var opfyldt, selv om det kun var 1045. betragtning til den omtvistede afgørelse, der vedrørte dette spørgsmål, og dermed, at Retten i den appellerede dom satte sin egen analyse af de kvalificerede virkninger i stedet for Kommissionens, er uadskillelige. Følgelig bør disse behandles samlet.

83 Det fremgår ganske vist af retspraksis, at den legalitetskontrol, der er fastsat i artikel 263 TEUF, omfatter samtlige elementer ved Kommissionens afgørelser vedrørende procedurerne i henhold til artikel 101 TEUF og 102 TEUF, med hensyn til hvilke Retten sikrer en grundig kontrol, såvel retligt som faktisk, i lyset af de af sagsøgeren fremsatte anbringender og henset til samtlige de oplysninger, som denne sidstnævnte har fremlagt. Unionens retsinstanser kan dog under alle

omstændigheder ikke i forbindelse med denne kontrol sætte deres egen begrundelse i stedet for den, som udstederen af den omhandlede retsakt har angivet (dom af 4.7.2024, Westfälische Drahtindustrie og Pampus Industriebeteiligungen mod Kommissionen, C-70/23 P, EU:C:2024:580, præmis 38 og den deri nævnte retspraksis).

84 Retten må således ikke udfylde et hul i den anfægtede retsakts begrundelse med sin egen begrundelse, således at dens undersøgelse ikke er knyttet til nogen vurdering heri (dom af 18.7.2013, UEFA mod Kommissionen, C-201/11 P, EU:C:2013:519, præmis 65 og den deri nævnte retspraksis).

85 Når Retten blot besvarer den argumentation, der er fremført for den, og angiver denne afgørelses begrundelse detaljeret, kan den imidlertid ikke anses for at have sat sin egen begrundelse i stedet for den, som udstederen af denne retsakt har angivet (jf. i denne retning dom af 12.6.2014, Deltafina mod Kommissionen, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, præmis 56, og af 23.11.2023, Ryanair mod Kommissionen, C-209/21 P, EU:C:2023:905, præmis 49).

86 I det foreliggende tilfælde fremgår det af Rettens konstateringer i den appellerede doms præmis 45 og 222, at den første grund, som Kommissionen støttede sig på i 1045. betragtning til den omtvistede afgørelse for at fastslå, at kriteriet om kvalificerede virkninger i den foreliggende sag var opfyldt, vedrører »øgede omkostninger til lufttransport til EØS, og således højere priser på importerede varer, [som] efter deres art [kunne] have virkninger på forbrugerne inden for EØS«, hvilken grund Retten henviste til som »den omhandlede virkning« (herefter »virkningen på priserne på importerede varer«), hvorom Air Canada gjorde gældende, at den ikke indgik i de virkninger af den omtvistede adfærd, som Kommissionen med føje kunne tage hensyn til med henblik på anvendelsen af kriteriet om kvalificerede virkninger.

87 Hvad angår de forhold, der er anført i den appellerede dom med henblik på at godtgøre relevansen af virkningerne af samordningen af indgående fragtydelser, fremgår det af denne doms præmis 241, at Retten støttede sig på 14., 17. og 70. betragtning til den omtvistede afgørelse samt på parternes svar på de foranstaltninger med henblik på sagens tilrettelæggelse, som den havde iværksat med henblik på bl.a. at præcisere speditørernes rolle med hensyn til indgående fragtydelser.

88 I den appellerede doms præmis 248-251, 254 og 257 henviste Retten desuden til 14., 17., 70., 846., 874., 879., 899., 909., 1031., 1199. og 1208. betragtning til den omtvistede afgørelse, hvori Kommissionen beskrev arten af den omtvistede adfærd, som den kvalificerede som horisontal prisfastsættelse vedrørende brændstoftillægget, sikkerhedstillægget og afslaget på at betale kommissioner.

89 Det var således på grundlag af en samlet læsning af de betragtninger til den omtvistede afgørelse, der vedrørte arten af den omhandlede adfærd, kendetegnene ved leveringen og prisfastsættelsen af luftfragtydelserne, speditørernes rolle og indvirkningen af en forhøjelse af tillæggene på omkostningerne til fragtydelserne og efterfølgende på omkostningerne til de importerede varer, at Retten i den appellerede doms præmis 292 fastslog, at Kommissionen i tilstrækkelig grad havde godtgjort, at det var forudsigeligt, at den omtvistede adfærd skabte væsentlige og umiddelbare virkninger i EØS.

90 For det første skal det, for så vidt som Air Canada har gjort gældende, at Kommissionen i den omtvistede afgørelse ikke godtgjorde, at den omhandlede adfærd kunne have forudsigelige, umiddelbare og væsentlige virkninger på det indre marked, og at den blot støttede sig på en

formodning om virkninger, »der kunne« indtræde, bemærkes, at denne argumentation ikke er rettet mod den appellerede dom, men mod den omtvistede afgørelse, og at den derfor skal afvises (jf. analogt dom af 29.6.2023, TUIfly mod Kommissionen, C-763/21 P, EU:C:2023:528, præmis 53 og den deri nævnte retspraksis).

91 For så vidt som Air Canada har gjort gældende, at Retten i den omtvistede afgørelse valgte forskellige spredte betragtninger, som den grupperede med henblik på at præsentere dem som en del af et logisk ræsonnement, som den på kunstig vis omstrukturerede, skal det i øvrigt bemærkes, at Retten ikke kan kritiseres for at have foretaget en samlet læsning af denne afgørelse og for at have støttet sig på de betragtninger, som den fandt relevante for at vurdere rigtigheden af Kommissionens konklusion, der er nævnt i denne doms præmis 89. Air Canada har under alle omstændigheder ikke gjort gældende, at Rettens fortolkning heraf gengav den nævnte afgørelse urigtigt.

92 Under disse omstændigheder skal det argument, hvormed Air Canada har foreholdt Retten, at den begik en retlig fejl ved at undlade at tage hensyn til den omstændighed, at den omtvistede afgørelse ikke indeholder nogen analyse af de kvalificerede virkninger og udelukkende er støttet på spekulative og hypotetiske virkninger, delvist afvises, delvist forkastes som ugrundet.

93 For det andet, og som det fremgår af den appellerede doms præmis 222 og 238, indeholdt 1045. betragtning, første punktum, til den omtvistede afgørelse om end kortfattet de oplysninger, der gjorde det muligt for Retten at efterprøve, om Kommissionen havde godtgjort sin eksterritoriale kompetence i forhold til kriteriet om kvalificerede virkninger. Disse oplysninger er dem, der, sammenholdt med de øvrige relevante betragtninger til denne afgørelse, som er anført i den appellerede doms præmis 241, 248-251, 254, 257, 265-267, 270 og 271, gjorde det muligt for Retten at efterprøve, om Kommissionen rent faktisk havde påvist sådanne virkninger.

94 Det fremgår i øvrigt af den appellerede doms præmis 228-279, at Retten i disse præmisser blot besvarede den argumentation, som Air Canada havde fremført for den, og præciserede den omtvistede afgørelses begrundelse, idet den nærmere bestemt udledte visse indikationer af de heri anførte oplysninger.

95 Henset til den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 83, er den angivelige erstatning af begrundelsen med hensyn til præmis 228-279 derfor ikke godtgjort.

96 Hvad i anden række angår Air Canadas argument om, at bevisbyrden blev vendt om, fremgår det af fast retspraksis, at det tilkommer Kommissionen at fastlægge de beviser, der i tilstrækkelig grad kan påvise, at de faktiske omstændigheder, som udgør en overtrædelse af konkurrenceretten, foreligger. Det tilkommer derimod den virksomhed, som fremsætter et anbringende til forsvar mod konstateringen af en sådan overtrædelse, at føre bevis for, at dette forsvarsanbringende skal tages til følge. Selv om bevisbyrden ifølge disse principper påhviler enten Kommissionen eller den pågældende virksomhed, kan de faktiske omstændigheder, som en part gør gældende, imidlertid forpligte den anden part til at fremkomme med en forklaring eller en begrundelse, i mangel af hvilken det kan antages, at reglerne for bevisbyrde er blevet opfyldt (jf. i denne retning dom af 21.12.2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, præmis 120 og den deri nævnte retspraksis).

97 I medfør af de almindelige regler for bevisførelse kan denne retspraksis overføres på den situation, hvor Kommissionen skal godtgøre sin territoriale kompetence i forhold til adfærd, der har oprindelse uden for EU's eller EØS' område.

98 Som Air Canada har gjort gældende, tilkommer det således Kommissionen at godtgøre, at kriteriet om kvalificerede virkninger er opfyldt, og dermed påvise, at den omhandlede praksis har forudsigelige, umiddelbare og væsentlige virkninger i EU eller, som i det foreliggende tilfælde, i EØS. Retten tilsidesatte imidlertid ikke denne regel om fordeling af bevisbyrden.

99 Hvad i første række angår Air Canadas kritik af den appellerede doms præmis 237 skal det bemærkes, at Retten i denne præmis begrænsede sig til at forkaste argumentationen om, at det af Kommissionens manglende vurdering af det omtvistede kartels konkurrencebegrænsende virkninger som følge af dets konkurrencebegrænsende formål skulle udledes, at Kommissionen havde undladt at analysere dette kartels virkninger i forbindelse med anvendelsen af kriteriet om kvalificerede virkninger.

100 Det skal i anden række bemærkes, at Retten ikke vendte bevisbyrden om i den appellerede doms præmis 255. Efter i denne doms præmis 253, 254 og 256-261 at have vurderet, om Kommissionen i tilstrækkelig grad havde påvist forudsigeligheden af indvirkningen på priserne på de importerede varer, besvarede Retten dette spørgsmål bekræftende, idet den i nævnte doms præmis 258 anførte, at prisstigningen på importerede varer udgjorde en forudsigelig virkning for transportvirksomhederne. Det fremgår ligeledes af den appellerede doms præmis 273-278, at Retten efter at have undersøgt den indflydelse, som speditørernes indgreb havde på årsagssammenhængen mellem det omtvistede kartel og indvirkningen på priserne på importerede varer, fandt, at Kommissionen havde ført bevis for denne virknings umiddelbarhed. I forbindelse med denne vurdering bemærkede Retten bl.a. i den appellerede doms præmis 275 og 276, at speditørernes indgreb ikke havde brudt årsagssammenhængen, eftersom dette indgreb objektivt set udgik fra det pågældende kartel efter markedets normale funktionsmåde.

101 Under disse omstændigheder foretog Retten, idet den fandt, at det påhvilede Air Canada at føre modbevis med henblik på at afkræfte sådanne konstateringer, en korrekt anvendelse af den retspraksis, der er nævnt i denne doms præmis 96, uden at vende bevisbyrden om.

102 Hvad i tredje række angår klagepunktet om den angivelige tilsidesættelse af retten til forsvar som følge af, at Air Canada først opdagede analysen af de kvalificerede virkninger, da den fik kendskab til den appellerede dom, er det tilstrækkeligt at bemærke, således som det er anført i denne doms præmis 94, at Retten i denne dom støttede sig på oplysninger, omstændigheder og kriterier, som allerede fremgik af de relevante betragtninger til den omtvistede afgørelse, og at den i øvrigt i den appellerede doms præmis 225-279 gav en detaljeret besvarelse på det argument, som Air Canada fremførte for Retten, hvorefter Kommissionen ved i 1045. betragtning til den omtvistede afgørelse at henvise til eksistensen af en kædereaktion som følge af den konkurrencebegrænsende praksis ikke havde ført bevis for, at den angivelige samordning vedrørende de indgående ruter havde haft umiddelbare, væsentlige og forudsigelige virkninger i EU eller EØS. Klagepunktet kan derfor ikke tages til følge.

103 Det følger heraf, at det andet til det femte klagepunkt i det andet led delvist skal afvises og delvist forkastes som ugrundede.

Det sjette og det syvende klagepunkt i det andet led om anvendelsen af begrebet »samlet og vedvarende overtrædelse«

– *Parternes argumenter*

104 Med det sjette klagepunkt i den andet led har Air Canada gjort gældende, at Retten anvendte begrebet »samlet og vedvarende overtrædelse« i forbindelse med vurderingen af de kvalificerede virkninger med henblik på at udvide anvendelsesområdet for artikel 101 TEUF til adfærd, som imidlertid ikke henhører under Kommissionens kompetence. Ifølge Air Canada skal hver enkelt bestanddel af overtrædelsen i tilfælde af en samlet og vedvarende overtrædelse være omfattet af Kommissionens kompetence, idet denne institution ellers kunne udvide sin kompetence til at omfatte en adfærd, der er udvist hvor som helst i verden, uanset om den har en tilknytning til EU eller EØS, af den simple grund, at denne adfærd forfølger det samme formål om konkurrencebegrænsning som de øvrige bestanddele, overtrædelsen udgøres af, og som er omfattet af Kommissionens kompetenceområde.

105 Ifølge Air Canada udgør samordningen af de indgående ruter en adfærd, der er adskilt og forskellig fra adfærden på de udgående ruter, og den adfærd, som selskabet udviste med hensyn til disse indgående ruter, tjente andre formål og vedrørte udelukkende konkurrencen i Canada, uden at den kunne have haft nogen virkning inden for EU eller EØS.

106 Med det syvende klagepunkt i andet led har Air Canada gjort gældende, at Retten foretog en urigtig vurdering af virkningerne af den samlede og vedvarende overtrædelse samlet set. Mens Kommissionen er forpligtet til at påvise, at adfærden samlet set opfylder hver af de fire kumulative betingelser i kriteriet om kvalificerede virkninger, dvs. umiddelbare, væsentlige, direkte og forudsigelige virkninger, fritog Retten Kommissionen for forpligtelsen til at bevise, at den omhandlede adfærd i tilstrækkelig grad opfyldte dette kriterium, og fastslog, at når Kommissionen én gang havde fastslået den samlede og vedvarende overtrædelse, var dennes kompetence ligeledes godtgjort ipso facto. Retten foretog i øvrigt ikke nogen analyse af virkningerne af den samlede og vedvarende overtrædelse og overholdt herved ikke den tilgang, der er fastlagt i dom af 6. september 2017, Intel mod Kommissionen (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

107 Kommissionen har gjort gældende, at disse klagepunkter skal forkastes som ugrundede.

– *Domstolens bemærkninger*

108 I den appellerede doms præmis 221-223 fastslog Retten efter at have undersøgt 1045. og 1046. betragtning til den omtvistede afgørelse, at Kommissionen for at fastslå, at kriteriet om kvalificerede virkninger var opfyldt, havde støttet sig både på virkningerne af den samlede og vedvarende overtrædelse samlet set og på virkningerne af samordningen af de indgående fragtydelser isoleret set og navnlig på de øgede omkostninger ved lufttransport til EØS og dermed på de højere priser på importerede varer.

109 Under disse omstændigheder undersøgte Retten, således som den bemærkede i den appellerede doms præmis 224, dels virkningerne af samordningen af indgående fragtydelser isoleret set, dels virkningerne af den samlede og vedvarende overtrædelse samlet set.

110 For det første skal det, for så vidt som Air Canada med det sjette klagepunkt i det andet led har kritiseret den begrundelse, hvormed Retten fastslog, at samordningen af indgående fragtydelser isoleret set havde en virkning på det indre marked eller inden for EØS, bemærkes, at en appel i henhold til artikel 256, stk. 1, andet afsnit, TEUF og artikel 58, stk. 1, i statutten for Den Europæiske Unions Domstol er begrænset til retsspørgsmål. Det er derfor alene Retten, der har kompetence til at fastlægge og bedømme de relevante faktiske omstændigheder. Bedømmelsen af disse faktiske omstændigheder er således ikke et retsspørgsmål, der som sådan kan efterprøves af Domstolen under en appelsag, medmindre disse omstændigheder er blevet urigtigt gengivet (dom af 10.9.2024, Kommissionen mod Irland m.fl., C-465/20 P, EU:C:2024:724, præmis 110 og den deri nævnte retspraksis).

111 Det skal imidlertid fastslås, at denne argumentation, der er fremført til støtte for det sjette klagepunkt i det andet led, i realiteten ved et rent postulat tilsigter at rejse tvivl om Rettens faktuelle vurderinger i den appellerede doms præmis 228-245 vedrørende eksistensen af virkningen på priserne på importerede varer, uden at Air Canada i øvrigt har påberåbt sig en urigtig gengivelse af faktiske omstændigheder eller beviser, på grundlag af hvilke Retten foretog disse faktuelle vurderinger. I dette omfang skal det sjette klagepunkt i det andet led afvises.

112 For det andet skal det for så vidt som det sjette og syvende klagepunkt i dette led er rettet mod den appellerede doms præmis 280-292 vedrørende virkningerne af den samlede og vedvarende overtrædelse samlet set, fastslås, at Air Canada med sit første anbringende kun har kritiseret den appellerede dom, for så vidt som Kommissionens kompetence til at fastslå og pålægge sanktioner for en overtrædelse af artikel 101 TEUF og EØS-aftalens artikel 53 på indgående ruter heri blev anerkendt. Air Canada har således gjort gældende, at Kommissionen ikke kunne støtte sig på begrebet »samlet og vedvarende overtrædelse«, og at den burde have kontrolleret, at adfærden vedrørende disse indgående ruter, som var adskilt og forskellig fra adfærden vedrørende de udgående ruter, havde haft kvalificerede virkninger i EØS.

113 Som nævnt i denne doms præmis 108 bemærkede Retten, at Kommissionen havde undersøgt, om kriteriet om kvalificerede virkninger var opfyldt, henset ikke blot til den samlede og vedvarende overtrædelse samlet set, men også til samordningen af de indgående fragtydelser isoleret set.

114 I den appellerede doms præmis 279 fastslog Retten, at Kommissionen med føje kunne fastslå, at kriteriet om kvalificerede virkninger var opfyldt med hensyn til samordningen af indgående fragtydelser isoleret set.

115 Eftersom disse betragtninger i sig selv er tilstrækkelige til at begrunde denne institutions kompetence med hensyn til de indgående ruter, skal argumentet om hensyntagen til virkningerne af den samlede og vedvarende overtrædelse samlet set forkastes som uvirksomt.

116 Henset til samtlige ovenstående betragtninger skal det første anbringende forkastes i sin helhed.

Det tredje anbringende om forældelsesfristen for Kommissionens sanktionsbeføjelse i forhold til adfærden vedrørende EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz

Parternes argumenter

117 Med det tredje anbringende har Air Canada gjort gældende, at Retten af egen drift burde have rejst anbringendet om forældelsesfristen for Kommissionens sanktionsbeføjelser med hensyn til adfærden vedrørende EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz.

118 Air Canada har til støtte for sit anbringende anført, at Retten bl.a. i tre andre domme vedrørende det omtvistede kartel fastslog, at Kommissionens udøvelse af sin sanktionsbeføjelse i forhold til denne adfærd var forældet på et tidspunkt, der lå forud for datoen for vedtagelsen af den omtvistede afgørelse, og udledte heraf, at Kommissionen ved i denne afgørelse at sanktionere de pågældende transportvirksomheder for den nævnte adfærd havde tilsidesat de forældelsesregler, der er fastsat i artikel 25 i forordning nr. 1/2003.

119 Air Canada, som ikke fremsatte dette anbringende for Retten, har gjort gældende, at Domstolen ikke desto mindre bør tage dette anbringende under påkendelse ex officio, henset til dets karakter af ufravigelig procesforudsætning.

120 Air Canada har i denne henseende i første række gjort gældende, at den omtvistede afgørelse, der blev truffet, selv om Kommissionens beføjelser var forældet, er behæftet med en manglende tidsmæssig kompetence, og at en EU-institutions manglende kompetence udgør en ufravigelig procesforudsætning, som Unionens retsinstanser skal behandle ex officio, selv om ingen af parterne har anmodet herom.

121 I anden række tjener forældelsesfristen for pålæggelse af bøder, der efter deres art kan sidestilles med strafferetlige sanktioner, de grundlæggende mål med Unionens retsorden, nemlig retssikkerhed, god retspleje og procesøkonomi. Det er på grundlag af disse principper, at Domstolen har anerkendt, at søgsmålsfristen i artikel 263 TEUF er en ufravigelig procesforudsætning. Eftersom anvendelsen af EU-konkurrenceretten tjener formål af almen interesse og kan påvirke tredjemands rettigheder, har forældelsen virkninger erga omnes til forskel fra forældelsen af søgsmål vedrørende ansvar uden for kontraktforhold. Air Canada har i denne forbindelse tilføjet, at den manglende overholdelse af fristen i den foreliggende sag er åbenbar og dermed let kan kontrolleres af enhver tredjemand.

122 I tredje række har Air Canada påberåbt sig, at der er sket en tilsidesættelse af ligebehandlingsprincippet, idet selskabet har gjort gældende, at dets situation ikke adskiller sig fra situationen for de øvrige transportvirksomheder fra tredjelande, der fik medhold ved Retten, fordi Kommissionens sanktionsbeføjelser over for dem var forældede.

123 Kommissionen har bestridt, at anbringendet om forældelse af dens sanktionsbeføjelser har karakter af ufravigelig procesforudsætning, og har gjort gældende, at anbringendet bør forkastes.

Domstolens bemærkninger

124 Det skal indledningsvis bemærkes, således som Air Canada med rette har gjort gældende, at Retten ved domme af 30. marts 2022, Japan Airlines mod Kommissionen (T-340/17, EU:T:2022:181), Cathay Pacific Airways mod Kommissionen (T-343/17, EU:T:2022:184) og

Latam Airlines Group og Lan Cargomod Kommissionen (T-344/17, EU:T:2022:185), vedrørende det samme kartel, der blev afsagt samme dag som den appellerede dom, ved hvilken lufttransportvirksomheder havde forelagt annullationsanbringender om forældelse af Kommissionens sanktionsbeføjelser med hensyn til den ulovlige adfærd, der var knyttet til EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz, fastslog, at denne institution havde tilsidesat forældelsesfristen i artikel 25 i forordning nr. 1/2003 ved den 17. december 2017 at vedtage en afgørelse, der pålagde de berørte lufttransportvirksomheder sanktioner for denne ulovlige adfærd.

125 Det er ligeledes ubestridt, at Air Canada i modsætning til de nævnte transportvirksomheder ikke for Retten fremsatte anbringendet om forældelsesfristens udløb.

126 Det skal derfor undersøges, om dette anbringende udgør en ufravigelig procesforudsætning, som Retten burde have taget under påkendelse ex officio.

127 For det første fastslås, således som det udtrykkeligt fremgår af overskriften til kapitel VII i forordning nr. 1/2003 og af ordlyden af denne forordnings artikel 25, der er indeholdt i dette kapitel VII, at de frister, som Kommissionens sanktionsbeføjelser er omsluttet af, kvalificeres som frister for »forældelse«.

128 Det skal i denne forbindelse bemærkes, at kvalificeringen som »forældelsesfrist« bekræftes af andre sprogversioner af nævnte forordning, bl.a. den spanske (»*prescripción*«), den engelske (»*limitation periods*«), den italienske (»*prescrizione*«), den litauiske (»*senaties terminai*«) og den portugisiske (»*prescrição*«) version af forordningen.

129 Idet en tidsfrists karakter skal fastsættes under hensyntagen til den almindelige sammenhæng, hvori den indgår, og dens formål (dom af 12.12.2002, Belgien mod Kommissionen, C-5/01, EU:C:2002:754, præmis 52 og den deri nævnte retspraksis), skal det ligeledes bemærkes, at karakteren af den frist, der er fastsat i artikel 25 i forordning nr. 1/2003, understøttes af en kontekstuel og teleologisk fortolkning af denne bestemmelse.

130 Det skal i denne sammenhæng fremhæves, at artikel 26 i forordning nr. 1/2003, som sammen med forordningens artikel 25 udgør denne forordnings kapitel VII, ligeledes kvalificerer den frist, efter hvis udløb Kommissionen ikke længere kan tvangsfuldbyrde beslutninger, der er vedtaget i henhold til nævnte forordnings artikel 23 og 24, som »forældelsesfrist«. Desuden fastsætter såvel artikel 25 som artikel 26 i samme forordning netop alle de regler, der finder anvendelse på de frister, som de indfører, ved at fastsætte ikke blot disse fristers varighed, men også den dato, fra hvilken de løber, samt grundene til afbrydelse og berostillelse. Disse regler svarer således til den retlige ordning om forældelse.

131 For så vidt angår formålet med fristerne for Kommissionens beføjelser bemærkes, at artikel 25 i forordning nr. 1/2003 i det væsentlige overtager bestemmelserne i artikel 1-3 i Rådets forordning (EØF) nr. 2988/74 af 26. november 1974 om forældelse af adgangen til at pålægge økonomiske sanktioner inden for Det Europæiske Fællesskabs transport- og konkurrenceret og af adgangen til tvangsfuldbyrdelse af disse sanktioner (EFT 1974, L 319, s. 1). Følgelig skal der ved fortolkningen af disse frister henvises til sidstnævnte forordnings præambel og navnlig til anden betragtning hertil. I denne betragtning hedder det, at »[det] af hensyn til retssikkerheden er [...] påkrævet at indføre princippet om forældelse og at fastsætte nærmere gennemførelsesbestemmelser«, og at »der [skal] tages hensyn dels til virksomhedernes og virksomhedssammenslutningernes interesser, dels til de krav, som stilles efter administrativ praksis«. Det fremgår således af den nævnte betragtning, at EU-lovgiver har haft til hensigt at

opstille rammer for Kommissionens beføjelser ved at indføre en forældelsesordning, der kan bringes i anvendelse, bl.a. med henblik på at sikre beskyttelsen af rettighederne for de virksomheder, over for hvilke Kommissionen påtænker at pålægge bøder eller tvangsbøder.

132 Det følger således både af ordlyden af forordning nr. 1/2003, af den sammenhæng, hvori den indgår, og af de formål, som den forfølger, at de frister, der er fastsat i forordningens kapitel VII, udgør forældelsesfrister.

133 Det fremgår imidlertid af fast retspraksis, at Unionens retsinstanser ikke ex officio kan efterprøve, om en forældelsesfrist er overholdt, hvilket skal gøres gældende af den berørte part (dom af 14.6.2016, Marchiani mod Parlamentet, C-566/14 P, EU:C:2016:437, præmis 94 og den deri nævnte retspraksis, samt af 5.9.2019, Den Europæiske Union mod Guardian Europe og Guardian Europe mod Den Europæiske Union, C-447/17 P og C-479/17 P, EU:C:2019:672, præmis 99 og den deri nævnte retspraksis).

134 Denne konklusion afkræftes ikke af Air Canadas argumentation, hvorefter anbringendet om forældelsesfristen for Kommissionens sanktionsbeføjelser skal sidestilles med et anbringende om manglende kompetence, eftersom Kommissionen efter forældelsesfristens udløb er blevet frataget kompetencen til at pålægge selskabet en bøde.

135 Selv om artikel 25 i forordning nr. 1/2003 forpligter Kommissionen til at sanktionere en given overtrædelse inden for en bestemt frist, som regnes fra den dag, hvor overtrædelsen er begået, eller, i tilfælde af en vedvarende eller gentagen overtrædelse, fra den dag, hvor overtrædelsen er ophørt, har denne bestemmelse hverken til formål eller til følge at fratage Kommissionen dens kompetence til at pålægge sanktioner i forhold til andre overtrædelser end dem, der er omfattet af forældelsen. Hvad denne sidstnævnte overtrædelse angår fremgår det endvidere af artikel 7, stk. 1, i forordning nr. 1/2003, at den omstændighed, at Kommissionen ikke længere har kompetence til at pålægge ophavsmændene til den nævnte overtrædelse bøder, fordi forældelsesfristen er udløbet, ikke i sig selv er til hinder for vedtagelsen af en afgørelse om konstatering af, at denne blev begået, dog forudsat at Kommissionen i et sådant tilfælde godtgør, at den havde en berettiget interesse i at vedtage en afgørelse om konstatering af en sådan overtrædelse. Kommissionen har således fortsat kompetence til at fastslå en forældet overtrædelse på betingelse af, at den godtgør, at der foreligger en berettiget interesse. Under disse omstændigheder kan forældelsen af Kommissionens sanktionsbeføjelser ikke sidestilles med denne institutions manglende kompetence.

136 Air Canada kan heller ikke med føje påberåbe sig en tilsidesættelse af ligebehandlingsprincippet, som følge af, at selskabets egen processuelle stilling ikke er forskellig fra situationen for de luftfartsselskaber, der fik medhold ved Retten, ved at gøre gældende, at Kommissionens søgsmål var delvist forældet. Da anbringendet om forældelse ikke er en ufravigelig procesforudsætning, og da det tilkommer den berørte virksomhed at gøre dette anbringende gældende, kan den omstændighed, at Retten i forhold til virksomheder, der fremførte dette anbringende for den, fastslog, at der forelå forældelse, ikke udgøre en uberettiget forskelsbehandling til skade for Air Canada. I modsætning til, hvad sidstnævnte har gjort gældende, følger denne forskellige behandling udelukkende af den objektive omstændighed, at selskabet undlod at påberåbe sig anbringendet om forældelsesfristens udløb, selv om det kunne have gjort det på de samme betingelser som de øvrige luftfartsselskaber, der har fremsat dette anbringende (jf. i denne retning dom af 14.11.2017, British Airways mod Kommissionen, C-122/16 P, EU:C:2017:861, præmis 98).

137 Som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 164 og 165 i forslaget til afgørelse, kan det forhold, at anbringendet om forældelse af Kommissionens sanktionsbeføjelser angiveligt har karakter af ufravigelig procesforudsætning, desuden ikke udledes af den omstændighed, at de bøder, der er pålagt i henhold til artikel 23, stk. 2, i forordning nr. 1/2003, skal kvalificeres som »strafferetlige« som omhandlet i artikel 6 i den europæiske konvention til beskyttelse af menneskerettighederne og grundlæggende frihedsrettigheder, undertegnet i Rom den 4. november 1950. En sådan kvalificering indebærer nemlig ikke i sig selv, at forældelsen af Kommissionens sanktionsbeføjelse i henhold til artikel 25 i forordning nr. 1/2003 forfølger et formål af almen interesse ud over beskyttelsen af de berørte virksomheder.

138 Det forhold, at anbringendet om udløbet af fristen i artikel 25 i forordning nr. 1/2003 angiveligt har karakter af ufravigelig procesforudsætning, kan heller ikke udledes af den omstændighed, at en forældelsesfrist har til formål at sikre retssikkerheden, og at den derfor skal sidestilles med en processuel frist i henhold til den faste retspraksis, som Air Canada har påberåbt sig, hvorefter den søgsmålsfrist, der er fastsat i artikel 263, stk. 6, TEUF, er en ufravigelig procesforudsætning, således at det tilkommer Unionens retsinstanser ex officio at efterprøve, om den er blevet overholdt.

139 Procesfristerne er nemlig indført med henblik på hensynet til god retspleje og på at tilvejebringe klarhed og retssikkerhed. Således har navnlig søgsmålsfristerne, såsom fristen fastsat i artikel 263, stk. 6, TEUF, og appelfristerne, såsom fristen fastsat i artikel 56, stk. 1, i statutten for Den Europæiske Unions Domstol, til formål at sikre, at administrative afgørelser og retsafgørelser får endelig karakter, og dermed at beskytte samfundsmæssige interesser (dom af 8.11.2012, Evropaïki Dynamiki mod Kommissionen, C-469/11 P, EU:C:2012:705, præmis 50). Dette er imidlertid ikke tilfældet med forældelsesfristen i artikel 25 i forordning nr. 1/2003, der, som anført i denne doms præmis 131, hovedsageligt har til formål at sikre beskyttelsen af de berørte virksomheder. I øvrigt kan den omstændighed alene, at en forældelsesfrist har til formål at tjene retssikkerheden, ikke begrunde, at den sidestilles med en procesfrist, når disse to frister i sagens natur er forskellige (dom af 8.11.2012, Evropaïki Dynamiki mod Kommissionen, C-469/11 P, EU:C:2012:705, præmis 49).

140 Det følger af samtlige ovenstående betragtninger, at udløbet af den forældelsesfrist for Kommissionens sanktionsbeføjelse, der er fastsat i artikel 25 i forordning nr. 1/2003, ikke udgør en ufravigelig procesforudsætning, som Retten burde have taget under påkendelse ex officio.

141 Det tredje anbringende er dermed ugrundet.

Det andet anbringende om, at Air Canada blev pålagt ansvaret for den begåede overtrædelse på EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz

Parternes argumenter

142 Med det andet anbringende har Air Canada gjort gældende, at Retten begik en retlig fejl ved at holde selskabet ansvarligt for den samlede og vedvarende overtrædelse, for så vidt som denne overtrædelse vedrørte EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz, selv om selskabet aldrig havde betjent eller ikke lovligt kunne betjene sådanne ruter.

143 Dette anbringende indeholder nærmere bestemt fire led.

144 Med det første led har Air Canada gjort gældende, at Retten med urette erstattede den omtvistede afgørelses begrundelse med sin egen, samtidig med at den tiltrådte denne afgørelses konklusion om, at selskabet havde deltaget i en samlet og vedvarende overtrædelse.

145 I 890. betragtning til den omtvistede afgørelse anførte Kommissionen, at de kontakter, der fandt sted vedrørende ruter, som transportvirksomhederne aldrig havde betjent, eller som de ikke lovligt kunne have betjent, ligeledes kunne være relevante for at godtgøre, at der forelå en samlet og vedvarende overtrædelse. Kommissionen præciserede ligeledes i denne betragtning, at dens vurdering fulgte af den omstændighed, at der ikke var uovervindelige hindringer for parterne i at levere luftfragtydelser på disse ruter, og henviste til den retspraksis, der følger af dom af 20. januar 2016, Toshiba Corporation mod Kommissionen (C-373/14 P, EU:C:2016:26).

146 I den appellerede doms præmis 366-377 støttede Retten imidlertid ikke sin vurdering på sidstnævnte retspraksis vedrørende fraværet af uovervindelige hindringer, der udelukkede enhver potentiel konkurrence på det pågældende marked, men på et nyt ræsonnement, som ikke fremgik af den omtvistede afgørelse, hvorefter tilstedeværelsen af et konkurrenceforhold mellem de berørte virksomheder ikke er en betingelse for at holde en virksomhed ansvarlig for den konkurrencebegrænsende adfærd, som en samlet og vedvarende overtrædelse består af.

147 Med det andet led har Air Canada gjort gældende, at Retten ved at støtte sig på en retspraksis og en analyse, der ikke fremgik af den omtvistede afgørelse, tilsidesatte selskabets ret til forsvar, eftersom det ikke havde haft mulighed for at fremsætte bemærkninger til Kommissionens nye standpunkt, som Retten tilsluttede sig i den appellerede dom.

148 Med det tredje led, som navnlig vedrører den appellerede doms præmis 377, har Air Canada foreholdt Retten, at den ikke gav en passende og tilstrækkelig begrundelse for sin analyse, hvorefter Kommissionen kunne holde selskabet ansvarligt for den samlede og vedvarende overtrædelses bestanddele på ruter, som det ikke kunne betjene. Herved tilsidesatte Retten artikel 36 i statutten for Den Europæiske Unions Domstol vedrørende kravet om, at domme skal begrundes, og artikel 41 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder.

149 Med det fjerde led har Air Canada gjort gældende, at Retten under alle omstændigheder begik en retlig fejl ved generelt at fastslå, at tilstedeværelsen af et konkurrenceforhold ikke er relevant i forbindelse med enhver samlet og vedvarende overtrædelse, mens de domme, som Retten henviste til i den appellerede doms præmis 366-376, dels ikke kunne begrunde en så generel konklusion, dels blev afsagt i sager, hvor kriteriet om, at der ikke må foreligge uovervindelige hindringer, ikke var blevet drøftet.

150 Kommissionen har bestridt denne argumentation i sin helhed.

Domstolens bemærkninger

151 Der mindes om, at det af fast retspraksis følger, at en overtrædelse af artikel 101, stk. 1, TEUF kan foreligge ikke alene ved en enkeltstående handling, men også ved en række handlinger eller en sammenhængende adfærd, selv om et eller flere elementer i rækken af handlinger eller i den sammenhængende adfærd også i sig selv og isoleret betragtet kan udgøre en overtrædelse af den nævnte bestemmelse. Når de forskellige handlinger således indgår i en »samlet plan«, fordi de har det samme formål, nemlig at fordreje konkurrencen på det indre marked, kan Kommissionen således med rette pålægge ansvaret for disse handlinger på grundlag af deltagelsen i overtrædelsen

betragtet i sin helhed (jf. i denne retning dom af 6.12.2012, Kommissionen mod Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, præmis 41 og den deri nævnte retspraksis, og af 27.6.2024, Servier m.fl. mod Kommissionen, C-201/19 P, EU:C:2024:552, præmis 240).

152 En virksomhed, der har deltaget i en sådan samlet og vedvarende overtrædelse ved egne handlinger, der falder ind under de i artikel 101, stk. 1, TEUF omhandlede begreber »aftaler« og »samordnet praksis« med et konkurrencebegrænsende formål, og som havde til formål at bidrage til gennemførelsen af overtrædelsen i sin helhed, kan således også være ansvarlig for de handlinger, som andre virksomheder har foretaget som led i den samme overtrædelse, for så vidt angår hele det tidsrum, hvor virksomheden har deltaget i den (jf. i denne retning dom af 6.12.2012, Kommissionen mod Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, præmis 42 og den deri nævnte retspraksis, og af 27.6.2024, Servier m.fl. mod Kommissionen, C-201/19 P, EU:C:2024:552, præmis 241).

153 Kommissionen skal for at godtgøre, at en virksomhed har deltaget i gennemførelsen af en sådan samlet overtrædelse, føre bevis for, at denne virksomhed havde til hensigt ved sin egen adfærd at bidrage til de fælles mål, som deltagerne som helhed forfulgte, og at den havde kendskab til den konkurrencebegrænsende adfærd, som de øvrige virksomheder havde planlagt eller foretaget med de samme mål for øje, eller at den med rimelighed kunne forudse dem, og at den var indstillet på at løbe den dermed forbundne risiko (dom af 6.12.2012, Kommissionen mod Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, præmis 42 og den deri nævnte retspraksis, og af 1.2.2024, Scania m.fl. mod Kommissionen, C-251/22 P, EU:C:2024:103, præmis 95 og den deri nævnte retspraksis).

154 En virksomhed kan således have deltaget direkte i hele den samlede konkurrencebegrænsende adfærd, som den samlede og vedvarende overtrædelse består af, i hvilket tilfælde Kommissionen med føje kan pålægge den ansvaret for hele denne adfærd og derfor denne overtrædelse i sin helhed. En virksomhed kan ligeledes have deltaget direkte i kun en del af nævnte adfærd, men have haft kendskab til al den øvrige konkurrencebegrænsende adfærd, som de øvrige karteldeltagere havde planlagt eller foretaget med de samme mål for øje, eller med rimelighed kunnet forudse dem og været indstillet på at løbe den dermed forbundne risiko. I et sådant tilfælde kan Kommissionen også med føje pålægge denne virksomhed ansvaret for hele den samlede konkurrencebegrænsende adfærd, som en sådan overtrædelse består af, og hermed overtrædelsen i sin helhed (dom af 6.12.2012, Kommissionen mod Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, præmis 43, og af 1.2.2024, Scania m.fl. mod Kommissionen, C-251/22 P, EU:C:2024:103, præmis 96 og den deri nævnte retspraksis).

155 I den foreliggende sag henviste Retten i den appellerede doms præmis 371-374 og 376 i det væsentlige til den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 151-154, inden den identificerede grundene til, at Kommissionen havde holdt Air Canada ansvarligt for den samlede og vedvarende overtrædelse, for så vidt som den vedrørte EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz, og undersøgte, om disse grunde var korrekte.

156 Hvad i denne henseende angår det første led om erstatning af begrundelsen skal det fastslås, at Retten med henblik på at forkaste anbringendet om, at Kommissionen havde anlagt åbenbart urigtige skøn og begået retlige fejl ved at holde Air Canada ansvarligt for den samlede og vedvarende overtrædelse på EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz, ikke satte sin egen vurdering i stedet for Kommissionens.

157 I den appellerede doms præmis 161 og 162 bemærkede Retten nemlig, at Kommissionen i den omtvistede afgørelse havde anført, at en virksomhed på visse betingelser kunne pålægges ansvaret for en samlet og vedvarende overtrædelse samlet set, selv om den ikke havde deltaget direkte i samtlige bestanddele, som den bestod af, og havde konkluderet, at der forelå en samlet og vedvarende overtrædelse, der bl.a. omfattede alle de berørte ruter, idet den fastslog, at de omtvistede kontakter tilsigtede at gennemføre det fælles mål, som de ansvarlige forfulgte inden for rammerne af en samlet plan.

158 Efter i den appellerede doms præmis 162 og 164 at have analyseret 869.-902. betragtning til og artikel 1 i den omtvistede afgørelse fastslog Retten i den nævnte doms præmis 165, at »det [var] let for [Air Canada] at forstå – og [selv] kontrollere – at det var fordi denne transportvirksomhed havde til hensigt at bidrage til den samlede plan, som forfulgte et fælles, konkurrencebegrænsende mål, der er beskrevet i 872.-876. betragtning til [denne afgørelse], og havde et (påvist eller formodet) kendskab til de øvrige anklagede transportvirksomheders ulovlige adfærd, hvori selskabet ikke havde deltaget direkte, at Kommissionen [havde] tilregnet det ansvaret for den samlede og vedvarende overtrædelse, herunder for så vidt som den vedrørte EU-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz«.

159 På samme måde bemærkede Retten med henvisning til bl.a. præmis 161 og 162 i samme doms præmis 378, at »[d]et [var] fordi [Air Canada], uafhængigt af sin egenskab af potentiel konkurrent på EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz, havde til hensigt at bidrage til den samlede plan med et fælles konkurrencebegrænsende formål [...] og havde et (påvist eller formodet) kendskab til de øvrige anklagede transportvirksomheders ulovlige adfærd, hvori selskabet ikke havde deltaget direkte, at Kommissionen [havde] tilregnet [selskabet] ansvaret for den samlede og vedvarende overtrædelse, herunder for så vidt som den vedrørte EU-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz«.

160 Retten tilføjede i den appellerede doms præmis 379, at det ikke kunne udledes af 890. betragtning til den omtvistede afgørelse, at »Kommissionen [havde] til hensigt at tilregne [Air Canada] ansvaret for den samlede og vedvarende overtrædelse, for så vidt som den vedrørte EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz, på grundlag af selskabets egenskab af potentiel konkurrent på disse ruter«, eftersom »det af såvel ordlyden af denne betragtning som dens formål og den sammenhæng, hvori den indgår, [fremgik], at den nævnte betragtning ikke [vedrørte] de forskellige anklagede transportvirksomheders ansvar for den samlede og vedvarende overtrædelse, men eksistensen af denne [samlede og vedvarende overtrædelse]«.

161 Det fremgår herved af Rettens konstateringer, at Kommissionen med henblik på at pålægge Air Canada ansvaret for den samlede og vedvarende overtrædelse, for så vidt som den vedrørte EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz, i den omtvistede afgørelse ikke støttede sig på fraværet af uovervindelige hindringer for Air Canadas indtræden på de pågældende markeder, men på den omstændighed, at dette selskab ved sin egen adfærd havde bidraget til de fælles mål, som deltagerne som helhed fulgte, og på den omstændighed, at Air Canada indirekte havde kendskab til de andre transportvirksomheders ulovlige adfærd.

162 Det følger heraf, at Retten i modsætning til Air Canadas argumentation til støtte for det første led ikke satte sin egen begrundelse i stedet for Kommissionens.

163 Hvad nærmere bestemt angår Air Canadas argumentation om, at Retten i den appellerede doms præmis 366-377 støttede sig på en retspraksis og en analyse, der ikke fremgik af den omtvistede afgørelse, skal det fastslås, at den retspraksis, der er nævnt i disse præmisser, enten var nævnt i

fodnote 1311 til 867. betragtning til den omtvistede afgørelse eller blev drøftet af Air Canada i selskabets replik. Som anført i denne doms præmis 85 kan Retten, når den begrænser sig til at besvare den argumentation, som parterne har fremført for den, ikke anses for at have sat sin egen begrundelse i stedet for den, som udstederen af denne retsakt har angivet.

164 Hvad angår det andet led om en tilsidesættelse af retten til forsvar er det tilstrækkeligt at bemærke, at det er baseret på en urigtig forudsætning, eftersom Retten i modsætning til, hvad Air Canada har gjort gældende, ikke erstattede begrundelsen ved at støtte sig på en argumentation, som Kommissionen havde fremført under retsforhandlingerne. Følgelig skal dette led forkastes som ugrundet.

165 Hvad angår det tredje led om en begrundelsesmangel, for så vidt som Retten ikke redegjorde for grundene til, at de principper, som den lagde til grund, fandt anvendelse på de faktiske omstændigheder i den foreliggende sag og således foranledigede den til at fastslå, at Kommissionen var berettiget til at holde Air Canada ansvarligt for den samlede og vedvarende overtrædelse, herunder for så vidt angår de ruter, som denne transportvirksomhed ikke kunne betjene, skal det fastslås, at Retten, som det allerede er nævnt i nærværende doms præmis 159, i den appellerede doms præmis 378 bemærkede, at Kommissionen for at tilregne Air Canada ansvaret for den samlede og vedvarende overtrædelse, herunder for så vidt som den vedrørte disse ruter, havde baseret sig på denne virksomheds bidrag til den samlede plan med et fælles konkurrencebegrænsende formål, og på virksomhedens kendskab til de øvrige anklagede transportvirksomheders ulovlige adfærd.

166 Retten fremhævede således klart, at Air Canadas ansvar for de ruter, som selskabet ikke kunne betjene, ikke skyldtes denne transportvirksomheds direkte deltagelse i overtrædelsen på disse ruter, men selskabets indirekte deltagelse heri på grund af dets kendskab til den øvrige ulovlige adfærd, som de andre deltagere i det omhandlede kartel havde planlagt eller gennemført med de samme mål for øje.

167 Det er således med urette, at Air Canada har påberåbt sig en begrundelsesmangel.

168 Hvad endelig angår det fjerde led, som er baseret på, at Retten begik en retlig fejl ved i den foreliggende sag at fastslå, at det forhold, at der forelå et konkurrenceforhold, ikke var relevant for vurderingen af, om der forelå en samlet og vedvarende overtrædelse, selv om den retspraksis, der bl.a. følger af dom af 26. januar 2017, Duravit m.fl. mod Kommissionen (C-609/13 P, EU:C:2017:46), ikke finder anvendelse i den foreliggende sag, idet den nævnte retspraksis er begrænset til de særlige faktiske omstændigheder i hver enkelt sag og ikke kan anvendes axiomatisk og generelt, må det konstateres, at Air Canada ikke har fremlagt nogen oplysninger, der kan godtgøre, hvorledes den foreliggende sag adskiller sig fra den sag, der gav anledning til denne dom, i hvis præmis 124 Domstolen fastslog, at et konkurrenceforhold mellem de deltagende virksomheder ikke er en betingelse for, at konkurrencebegrænsende handlinger kan kvalificeres som en samlet og vedvarende overtrædelse. Da denne vurdering ikke er knyttet til overtrædelsens grovhed, kan Air Canada ikke påberåbe sig den angivelige »mindre alvorlige og stærkt spekulative« karakter af den samlede og vedvarende overtrædelse, der er omhandlet i den foreliggende sag. Air Canada kan heller ikke påberåbe sig, at det materielle og geografiske anvendelsesområde for sidstnævnte overtrædelse er bredere end anvendelsesområdet for den samlede og vedvarende overtrædelse, der var omhandlet i den sag, der gav anledning til den nævnte dom.

169 For så vidt som Air Canada har gjort gældende, at kun en virksomheds »aktive bidrag« til overtrædelsen eller bevis for, at virksomheden spillede en »væsentlig rolle« i overtrædelsen, gør det muligt at holde virksomheden ansvarlig på grund af dens bidrag til den samlede plan med et fælles mål, skal det i øvrigt bemærkes, at det i henhold til fast retspraksis er tilstrækkeligt, at Kommissionen påviser, at den pågældende virksomhed har deltaget i møder, hvorunder der blev indgået konkurrencebegrænsende aftaler, uden klart at have taget afstand herfra, for at føre tilstrækkeligt bevis for, at denne virksomhed deltog i kartellet. Når deltagelsen i sådanne møder er blevet godtgjort, påhviler det nævnte virksomhed at fremføre indicier af en sådan beskaffenhed, at den kan bevise, at dens deltagelse i disse møder ikke var sket for at begrænse konkurrencen, og herved påvise, at den over for konkurrenterne havde oplyst, at den deltog i nævnte møder med et andet formål end deres (dom af 1.2.2024, Scania m.fl. mod Kommissionen, C-251/22 P, EU:C:2024:103, præmis 99 og den deri nævnte retspraksis).

170 Det følger ligeledes af retspraksis, at når Kommissionen påviser, at den pågældende virksomhed har deltaget i møder, hvorunder der er indgået konkurrencebegrænsende aftaler, uden klart at have taget afstand herfra, skal denne institution ikke også bevise, at denne virksomhed havde til hensigt at deltage i overtrædelsen, hvorimod det tilkommer denne virksomhed at føre bevis for sin afstandtagen til disse aftaler og navnlig, som i det foreliggende tilfælde, aftalernes geografiske rækkevidde (dom af 1.2.2024, Scania m.fl. mod Kommissionen, C-251/22 P, EU:C:2024:103, præmis 101).

171 I det foreliggende tilfælde bemærkede Retten i den appellerede doms præmis 382, at Air Canada med hensyn til de konkurrencebegrænsende aktiviteter vedrørende EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz, som selskabet ikke havde deltaget direkte i, ikke inden for rammerne af det tredje anbringende, der var fremsat for Retten, havde bestridt, at selskabet havde det fornødne kendskab hertil.

172 Retten tilføjede i denne doms præmis 384, at det fremgik af den omtvistede afgørelse, at Air Canada ved sin egen adfærd havde haft til hensigt at bidrage til gennemførelsen af det samlede konkurrencebegrænsende formål, der bestod i at begrænse konkurrencen mellem de anklagede transportvirksomheder med hensyn til tillæggene i det mindste inden for EU, EØS og Schweiz, eftersom Air Canada »ikke alene [havde] tilskyndet til at fortsætte den samlede og vedvarende overtrædelse og hindrede opdagelsen heraf, idet selskabet afstod fra offentligt at tage afstand fra indholdet af kontakterne vedrørende EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz, hvori selskabet [havde] deltaget, eller fra at anmelde disse til de kompetente administrative enheder, men ved at samordne tillæggene og afslaget på at betale kommissioner på ruterne mellem EØS og tredjelande bidrog det ligeledes til at sikre, at speditørerne ikke kunne omgå betalingen af tillæg på EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz ved at vælge alternative ruter via bl.a. Canada, og dermed til at gennemføre det fælles konkurrencebegrænsende formål«.

173 Efter således at have konstateret, at betingelserne for at tilregne Air Canada den samlede og vedvarende overtrædelse var opfyldt, begik Retten ikke en retlig fejl, da den udledte heraf, at Kommissionen med rette kunne holde Air Canada ansvarligt for den samlede og vedvarende overtrædelse, for så vidt som den vedrørte EØS-ruterne og ruterne mellem EU og Schweiz, uafhængigt af selskabets eventuelle egenskab af potentiel konkurrent på disse ruter.

174 Det fjerde led er således ugrundet.

175 Dette anbringende skal derfor forkastes som ugrundet.

176 Da ingen af Air Canadas anbringender til støtte for appellen er blevet tiltrådt, skal denne forkastes i sin helhed.

Sagsomkostninger

177 I henhold til artikel 184, stk. 2, i Domstolens procesreglementet træffer Domstolen afgørelse om sagsomkostningerne, såfremt appellen ikke tages til følge.

178 I henhold til procesreglementets artikel 138, stk. 1, der i medfør af nævnte reglements artikel 184, stk. 1, finder anvendelse i appelsager, pålægges det den tabende part at betale sagsomkostningerne, hvis der er nedlagt påstand herom.

179 Da Kommissionen har nedlagt påstand om, at Air Canada tilpligtes at betale sagsomkostningerne, og dette selskab har tabt sagen, bør det pålægges dette at bære sine egne omkostninger og at betale Kommissionens omkostninger.

På grundlag af disse præmisser udtaler og bestemmer Domstolen (Femte Afdeling):

1) Appellen forkastes.

2) Air Canada betaler sagsomkostningerne.

Underskrifter