Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTSHOFS (Fünfte Kammer)

26. Februar 2026*

„Rechtsmittel – Wettbewerb – Kartelle – Luftfrachtmarkt – Beschluss der Europäischen Kommission, mit dem eine Zuwiderhandlung gegen Art. 101 AEUV, Art. 53 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum und Art. 8 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr festgestellt wird – Abstimmung von Elementen der Preise für Luftfrachtdienste (Treibstoffaufschlag, Sicherheitsaufschlag, Weigerung, auf die Aufschläge Provisionen zu zahlen) – Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen – Räumliche Zuständigkeit der Kommission – Qualifizierte Auswirkungen – Einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung – Verordnung (EG) Nr. 1/2003 – Art. 25 – Verjährung der Verfolgungsbefugnisse der Kommission – Einrede der Verjährung – Zwingendes Recht“

In der Rechtssache C-367/22 P

betreffend ein Rechtsmittel nach Art. 56 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union, eingelegt am 7. Juni 2022,

Air Canada mit Sitz in Saint-Laurent (Kanada), vertreten durch I.-Z. Prodromou-Stamoudi, Dikigoros, und T. Soames, Avocat,

Rechtsmittelführerin,

andere Partei des Verfahrens:

Europäische Kommission, vertreten durch P. Caro de Sousa und A. Dawes als Bevollmächtigte im Beistand von G. Peretz, BL,

Beklagte im ersten Rechtszug,

erlässt

DER GERICHTSHOF (Fünfte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten der Vierten Kammer I. Jarukaitis (Berichterstatter) in Wahrnehmung der Aufgaben des Präsidenten der Fünften Kammer sowie der Richter E. Regan und D. Gratsias,

Generalanwalt: A. Rantos,

* Verfahrenssprache: Englisch.

Kanzler: R. Stefanova-Kamisheva, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 10. April 2024,

nach Anhörung der Schlussanträge des Generalanwalts in der Sitzung vom 5. September 2024

folgendes

Urteil

1 Mit ihrem Rechtsmittel begehrt Air Canada die Aufhebung des Urteils des Gerichts der Europäischen Union vom 30. März 2022, Air Canada/Kommission (T-326/17, im Folgenden: angefochtenes Urteil, EU:T:2022:177), mit dem ihre Klage auf Nichtigerklärung des Beschlusses C(2017) 1742 final der Kommission vom 17. März 2017 in einem Verfahren nach Art. 101 AEUV, Art. 53 des EWR-Abkommens und Art. 8 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (Sache AT.39258 – Luftfracht) (im Folgenden: streitiger Beschluss), soweit er sie betrifft, und auf Aufhebung oder Herabsetzung der gegen sie verhängten Geldbuße teilweise abgewiesen wurde.

Rechtlicher Rahmen

Luftverkehrsabkommen EG-Schweiz

2 Das am 21. Juni 1999 in Luxemburg unterzeichnete und durch den Beschluss 2002/309/EG, Euratom des Rates und – bezüglich des Abkommens über die wissenschaftliche und technische Zusammenarbeit – der Kommission vom 4. April 2002 über den Abschluss von sieben Abkommen mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigte Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (ABl. 2002, L 114, S. 1) (im Folgenden: Luftverkehrsabkommen EG-Schweiz) ist am 1. Juni 2002 in Kraft getreten. Seine Art. 8 und 9 entsprechen im Großen und Ganzen den Art. 101 und 102 AEUV.

3 Art. 11 des Abkommens bestimmt:

„1. Die Organe der Gemeinschaft wenden die Artikel 8 und 9 an … gemäß den im Anhang aufgeführten Rechtsvorschriften der Gemeinschaft, wobei dem Erfordernis einer engen Zusammenarbeit zwischen den Organen der Gemeinschaft und den schweizerischen Behörden Rechnung getragen wird.

2. Die schweizerischen Behörden entscheiden gemäß den Artikeln 8 und 9 über die Zulässigkeit von Vereinbarungen, Beschlüssen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen … in Bezug auf Strecken zwischen der Schweiz und Drittländern.“

4 Die Verordnung (EG) Nr. 1/2003 des Rates vom 16. Dezember 2002 zur Durchführung der in den Artikeln [101] und [102 AEUV] niedergelegten Wettbewerbsregeln (ABl. 2003, L 1, S. 1) wurde durch den Beschluss Nr. 1/2007 des Gemischten Luftverkehrsausschusses Gemeinschaft/Schweiz, der durch das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr eingesetzt wurde, vom

5. Dezember 2007 zur Ersetzung des Anhangs des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (ABl. 2008, L 34, S. 19) mit Wirkung ab dem 5. Dezember 2007 für im Rahmen des Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz anwendbar erklärt. Sie ersetzte ab diesem Zeitpunkt die Verordnung (EWG) Nr. 3975/87 des Rates vom 14. Dezember 1987 über die Einzelheiten der Anwendung der Wettbewerbsregeln auf Luftfahrtunternehmen (ABl. 1987, L 374, S. 1), die seit dem Inkrafttreten des Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz in dessen Anhang aufgeführt war.

AEU-Vertrag

5 Art. 101 Abs. 1 AEUV bestimmt:

„Mit dem Binnenmarkt unvereinbar und verboten sind alle Vereinbarungen zwischen Unternehmen, Beschlüsse von Unternehmensvereinigungen und aufeinander abgestimmte Verhaltensweisen, welche den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen geeignet sind und eine Verhinderung, Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarkts bezwecken oder bewirken, insbesondere

a) die unmittelbare oder mittelbare Festsetzung der An- oder Verkaufspreise oder sonstiger Geschäftsbedingungen;

b) die Einschränkung oder Kontrolle der Erzeugung, des Absatzes, der technischen Entwicklung oder der Investitionen;

c) die Aufteilung der Märkte oder Versorgungsquellen;

…“

EWR-Abkommen

6 Art. 53 des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum vom 2. Mai 1992 (ABl. 1994, L 1, S. 3, im Folgenden: EWR-Abkommen) entspricht im Großen und Ganzen Art. 101 AEUV.

7 Die Verordnung Nr. 1/2003 in der durch die Verordnung (EG) Nr. 411/2004 des Rates vom 26. Februar 2004 (ABl. 2004, L 68, S. 1) geänderten Fassung wurde durch den Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 130/2004 vom 24. September 2004 zur Änderung des Anhangs XIV (Wettbewerb), des Protokolls 21 (über die Durchführung der Wettbewerbsregeln für Unternehmen) und des Protokolls 23 (über die Zusammenarbeit zwischen den Überwachungsorganen) zum EWR-Abkommen (ABl. 2005, L 64, S. 57), der am 19. Mai 2005 in Kraft trat, und durch den Beschluss des Gemeinsamen EWR-Ausschusses Nr. 40/2005 vom 11. März 2005 zur Änderung des Anhangs XIII (Verkehr) und des Protokolls 21 (über die Durchführung von Wettbewerbsregeln für Unternehmen) des EWR-Abkommens (ABl. 2005, L 198, S. 38), der am selben Tag in Kraft trat, in das EWR-Abkommen aufgenommen.

Verordnung Nr. 1/2003

8 Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1/2003 bestimmt:

„Stellt die [Europäische] Kommission auf eine Beschwerde hin oder von Amts wegen eine Zuwiderhandlung gegen Artikel [101] oder Artikel [102 AEUV] fest, so kann sie die beteiligten Unternehmen und Unternehmensvereinigungen durch Entscheidung verpflichten, die festgestellte Zuwiderhandlung abzustellen. Sie kann ihnen hierzu alle erforderlichen Abhilfemaßnahmen verhaltensorientierter oder struktureller Art vorschreiben, die gegenüber der festgestellten Zuwiderhandlung verhältnismäßig und für eine wirksame Abstellung der Zuwiderhandlung erforderlich sind. Abhilfemaßnahmen struktureller Art können nur in Ermangelung einer verhaltensorientierten Abhilfemaßnahme von gleicher Wirksamkeit festgelegt werden, oder wenn letztere im Vergleich zu Abhilfemaßnahmen struktureller Art mit einer größeren Belastung für die beteiligten Unternehmen verbunden wäre. Soweit die Kommission ein berechtigtes Interesse hat, kann sie auch eine Zuwiderhandlung feststellen, nachdem diese beendet ist.“

9 Art. 23 („Geldbußen“) Abs. 2 und 3 dieser Verordnung bestimmt:

„(2) Die Kommission kann gegen Unternehmen und Unternehmensvereinigungen durch Entscheidung Geldbußen verhängen, wenn sie vorsätzlich oder fahrlässig

a) gegen Artikel [101] oder Artikel [102 AEUV] verstoßen …

…

Die Geldbuße für jedes an der Zuwiderhandlung beteiligte Unternehmen oder jede beteiligte Unternehmensvereinigung darf 10 % seines bzw. ihres jeweiligen im vorausgegangenen Geschäftsjahr erzielten Gesamtumsatzes nicht übersteigen.

…

(3) Bei der Festsetzung der Höhe der Geldbuße ist sowohl die Schwere der Zuwiderhandlung als auch deren Dauer zu berücksichtigen.“

10 Art. 25 der Verordnung lautet:

„(1) Die Befugnis der Kommission nach den Artikeln 23 und 24 verjährt

a) in drei Jahren bei Zuwiderhandlungen gegen Vorschriften über die Einholung von Auskünften oder die Vornahme von Nachprüfungen,

b) in fünf Jahren bei den übrigen Zuwiderhandlungen.

(2) Die Verjährungsfrist beginnt mit dem Tag, an dem die Zuwiderhandlung begangen worden ist. Bei dauernden oder fortgesetzten Zuwiderhandlungen beginnt die Verjährung jedoch erst mit dem Tag, an dem die Zuwiderhandlung beendet ist.

(3) Die Verjährung der Befugnis zur Festsetzung von Geldbußen oder Zwangsgeldern wird durch jede auf Ermittlung oder Verfolgung der Zuwiderhandlung gerichtete Handlung der Kommission oder der Wettbewerbsbehörde eines Mitgliedstaats unterbrochen. Die Unterbrechung tritt mit

dem Tag ein, an dem die Handlung mindestens einem an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen oder einer beteiligten Unternehmensvereinigung bekannt gegeben wird. Die Verjährung wird unter anderem durch folgende Handlungen unterbrochen:

a) schriftliche Auskunftsverlangen der Kommission oder der Wettbewerbsbehörde eines Mitgliedstaats,

b) schriftliche Nachprüfungsaufträge, die die Kommission oder die Wettbewerbsbehörde eines Mitgliedstaats ihren Bediensteten erteilen,

c) die Einleitung eines Verfahrens durch die Kommission oder durch die Wettbewerbsbehörde eines Mitgliedstaats,

d) die Mitteilung der von der Kommission oder der Wettbewerbsbehörde eines Mitgliedstaats in Betracht gezogenen Beschwerdepunkte.

(4) Die Unterbrechung wirkt gegenüber allen an der Zuwiderhandlung beteiligten Unternehmen und Unternehmensvereinigungen.

(5) Nach jeder Unterbrechung beginnt die Verjährung von neuem. Die Verjährung tritt jedoch spätestens mit dem Tag ein, an dem die doppelte Verjährungsfrist verstrichen ist, ohne dass die Kommission eine Geldbuße oder ein Zwangsgeld festgesetzt hat. Diese Frist verlängert sich um den Zeitraum, in dem die Verjährung gemäß Absatz 6 ruht.

(6) Die Verfolgungsverjährung ruht, solange wegen der Entscheidung der Kommission ein Verfahren vor dem Gerichtshof anhängig ist.“

11 Art. 32 Buchst. c der Verordnung Nr. 1/2003 sah vor, dass die Verordnung nicht für „den Luftverkehr zwischen Flughäfen der Gemeinschaft und Drittländern“ galt.

12 Diese Bestimmung wurde durch Art. 3 der Verordnung Nr. 411/2004 mit Wirkung ab dem 1. Mai 2004 gestrichen.

Vorgeschichte des Rechtsstreits und streitiger Beschluss

13 Die Vorgeschichte des Rechtsstreits und der streitige Beschluss (angefochtenes Urteil, Rn. 1 bis 60) lassen sich für die Zwecke des Rechtsmittelverfahrens wie folgt zusammenfassen.

14 Air Canada ist eine Fluggesellschaft, die auf dem Luftfrachtmarkt tätig ist.

15 Im Luftfrachtsektor befördern Fluggesellschaften Güter mit Luftfahrzeugen (im Folgenden: Luftfrachtunternehmen). Die Luftfrachtunternehmen erbringen ihre Leistungen in der Regel für Spediteure, die für die Versender die Versendung des Gutes besorgen. Sie erhalten dafür von den Spediteuren ein Entgelt, das sich aus gewichtsabhängigen Gebühren und verschiedenen Aufschlägen zusammensetzt.

Verwaltungsverfahren

16 Am 7. Dezember 2005 ging bei der Kommission ein Antrag der Deutsche Lufthansa AG und zweier Tochtergesellschaften dieser Gesellschaft, der Lufthansa Cargo AG und der Swiss International Air Lines AG, auf Erlass der Geldbuße gemäß der Mitteilung der Kommission über den Erlass und die Ermäßigung von Geldbußen in Kartellsachen (ABl. 2002, C 45, S. 3) ein. Sie gaben an, dass zwischen mehreren Luftfrachtunternehmen wettbewerbswidrige Kontakte bestünden. Es gehe dabei um Elemente der Preise für Luftfrachtdienste, nämlich die Einführung eines sogenannten Treibstoffaufschlags und eines sogenannten Sicherheitsaufschlags und die Weigerung der Luftfrachtunternehmen, den Spediteuren auf die Aufschläge Provisionen zu zahlen (im Folgenden: Nichtzahlung von Provisionen).

17 Am 14. und am 15. Februar 2006 durchsuchte die Kommission unangekündigt die Geschäftsräume mehrerer Luftfrachtunternehmen.

18 Daraufhin wurden von mehreren Luftfrachtunternehmen, darunter Air Canada, gemäß der Mitteilung über den Erlass und die Ermäßigung von Geldbußen in Kartellsachen (siehe oben, Rn. 16) Anträge auf Erlass der Geldbuße gestellt.

19 Am 19. Dezember 2007 übermittelte die Kommission 27 Luftfrachtunternehmen, darunter Air Canada, eine Mitteilung der Beschwerdepunkte. Diese Luftfrachtunternehmen reichten schriftliche Erklärungen ein. Vom 30. Juni bis zum 4. Juli 2008 fand eine Anhörung statt.

Erster Beschluss

20 Am 9. November 2010 erließ die Kommission den Beschluss K(2010) 7694 endg. in einem Verfahren nach Art. 101 AEUV, Art. 53 des EWR-Abkommens und Art. 8 des Abkommens zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über den Luftverkehr (Sache COMP/39258 – Luftfracht) (im Folgenden: erster Beschluss). Dieser erste Beschluss war an 21 Luftfrachtunternehmen gerichtet, darunter Air Canada. In Bezug auf Air Canada wurde allerdings keine Zuwiderhandlung hinsichtlich des Luftverkehrs zwischen Flughäfen innerhalb der Union sowie des Luftverkehrs auf den Strecken zwischen Flughäfen innerhalb der Union und schweizerischen Flughäfen (im Folgenden: Strecken EU – Schweiz) festgestellt.

21 Die Kommission stellte darin fest, dass die betroffenen Luftfrachtunternehmen ihre Verhaltensweisen in Bezug auf die Gestaltung der Preise für Luftfrachtdienste aufeinander abgestimmt hätten. Sie hätten sich über den Treibstoffaufschlag, den Sicherheitsaufschlag und die Nichtzahlung von Provisionen verständigt und sich damit an einer einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung gegen Art. 101 AEUV, Art. 53 des EWR-Abkommens und Art. 8 des Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz beteiligt. Diese habe sich auf das Gebiet des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und der Schweiz erstreckt.

Urteile vom 16. Dezember 2015

22 Mit Urteil vom 16. Dezember 2015, Air Canada/Kommission (T-9/11, EU:T:2015:994), erklärte das Gericht den ersten Beschluss, soweit er Air Canada betraf, für nichtig. Mit zwölf weiteren Urteilen vom selben Tag erklärte das Gericht ihn auch ganz oder teilweise für nichtig, soweit er zwölf weitere Luftfrachtunternehmen oder -konzerne betraf.

23 Nach Auffassung des Gerichts litt der erste Beschluss unter einem Begründungsmangel.

Streitiger Beschluss

24 Am 20. Mai 2016 übermittelte die Kommission den Luftfrachtunternehmen, an die der erste Beschluss gerichtet war und die dagegen beim Gericht Klage erhoben hatten, ein Schreiben, mit dem sie ihnen mitteilte, dass sie vorhabe, erneut einen Beschluss zu erlassen, mit dem festgestellt werde, dass sie sich in Bezug auf alle Strecken, die im ersten Beschluss genannt worden seien, an einer einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung gegen Art. 101 AEUV, Art. 53 des EWR-Abkommens und Art. 8 des Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz beteiligt hätten. Die Luftfrachtunternehmen erhielten einen Monat Zeit, um Stellung zu nehmen, und machten von dieser Möglichkeit auch alle Gebrauch.

25 Am 17. März 2017 erließ die Kommission dann den streitigen Beschluss, der an 19 Luftfrachtunternehmen gerichtet ist, darunter Air Canada.

26 Die Kommission stellt im streitigen Beschluss fest, dass die betroffenen Luftfrachtunternehmen bei der Gestaltung der Preise für Luftfrachtdienste mit dem Treibstoffaufschlag, dem Sicherheitsaufschlag und der Nichtzahlung von Provisionen ihr Verhalten weltweit abgestimmt (im Folgenden: in Rede stehendes Kartell) und damit eine einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung gegen Art. 101 AEUV, Art. 53 des EWR-Abkommens und Art. 8 des Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz begangen hätten.

27 In Abschnitt 4 („Sachverhalt“) des streitigen Beschlusses stellt die Kommission insbesondere fest, dass die Untersuchung ergeben habe, dass ein weltweites Kartell bestanden habe, das auf einem Netz bi- und multilateraler Kontakte beruht habe. Die Wettbewerber hätten diese über einen langen Zeitraum gepflegt. Es sei um das Verhalten gegangen, das sie im Zusammenhang mit den verschiedenen Elementen der Preise für Luftfrachtdienste, die in der vorstehenden Randnummer genannt sind, beschlossen, geplant oder ins Auge gefasst hätten. Gemeinsames Ziel dieses Netzes von Kontakten sei die Abstimmung des Verhaltens der Wettbewerber bei der Preisgestaltung oder die Verringerung der Ungewissheit in Bezug auf die Preispolitik der Wettbewerber gewesen. Die Kommission geht dann im Einzelnen auf die Kontakte zum Treibstoffaufschlag, zum Sicherheitsaufschlag und zur Nichtzahlung von Provisionen ein und würdigt die Beweise, und zwar sowohl die, die das in Rede stehende Kartell insgesamt betreffen, als auch die, die die einzelnen Adressaten des streitigen Beschlusses betreffen.

28 In Abschnitt 5 („Anwendung der einschlägigen Wettbewerbsregeln“) des streitigen Beschlusses wendet die Kommission Art. 101 AEUV auf den Sachverhalt an. Sie weist aber darauf hin, dass, wenn auf diese Vorschrift Bezug genommen werde, Art. 53 des EWR-Abkommens und Art. 8 des Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz mitgemeint seien. Sofern nichts anderes gesagt werde, fänden diese Bestimmungen *mutatis mutandis* ebenfalls Anwendung.

29 Die Kommission prüft, inwieweit sie im vorliegenden Fall für die Feststellung und Ahndung einer Zuwiderhandlung gegen die Wettbewerbsregeln räumlich und zeitlich zuständig ist.

30 In Abschnitt 5.2 („Zuständigkeit der Kommission“, Erwägungsgründe 822 bis 832) weist die Kommission darauf hin, dass sie Art. 101 AEUV nicht auf Vereinbarungen und Verhaltensweisen aus der Zeit vor dem 1. Mai 2004 betreffend die Strecken zwischen Flughäfen innerhalb der Union und Flughäfen außerhalb des EWR (im Folgenden: Strecken EU – Drittländer), Art. 53 des EWR-Abkommens nicht auf Vereinbarungen und Verhaltensweisen aus der Zeit vor dem

19. Mai 2005 betreffend die Strecken EU – Drittländer und Strecken zwischen Flughäfen in Ländern, die Vertragsparteien des EWR-Abkommens, aber keine Mitglieder der Union seien, und Flughäfen in Drittländern (im Folgenden: Strecken EWR [ohne EU] – Drittländer) und Art. 8 des Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz nicht auf Vereinbarungen und Verhaltensweisen aus der Zeit vor dem 1. Juni 2002 betreffend die Strecken EU – Schweiz anwenden werde. Sie stellt klar, dass der streitige Beschluss „keineswegs den Anspruch [erhebt], irgendeinen Verstoß gegen Art. 8 des [Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz] betreffend Frachtdienste [zwischen] der Schweiz [und] Drittländern offenzulegen“ (streitiger Beschluss, 832. Erwägungsgrund).

31 In Abschnitt 5.3.8 („Anwendbarkeit von Art. 101 AEUV und Art. 53 des EWR-Abkommens auf Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen“, Erwägungsgründe 1036 bis 1046) des streitigen Beschlusses begründet die Kommission, warum sie das Vorbringen mehrerer betroffener Luftfrachtunternehmen zurückgewiesen habe, dass sie völkerrechtlich die Grenzen ihrer räumlichen Zuständigkeit überschreite, wenn sie eine Zuwiderhandlung gegen Art. 101 AEUV und Art. 53 des EWR-Abkommens auf den Strecken mit Abflug in Drittländern und Ankunft im EWR (im Folgenden: Strecken mit Ankunft im EWR, in Bezug auf die auf diesen Strecken angebotenen Luftfrachtdienste: Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen) feststelle und ahnde.

32 Die Kommission stellt insbesondere fest, dass die wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen in Bezug auf die Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen geeignet seien, „unmittelbare, erhebliche und vorhersehbare Auswirkungen in der Union und im EWR zu haben, da sich erhöhte Kosten für Luftfrachtdienste für Sendungen in den EWR und somit höhere Preise für eingeführte Waren naturgemäß auf die Verbraucher im EWR auswirken können“ (streitiger Beschluss, 1045. Erwägungsgrund). Im vorliegenden Fall könnten die wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen solche Auswirkungen auch auf die Erbringung von Luftfrachtdiensten durch andere Luftfrachtunternehmen im EWR haben, nämlich zwischen den von Luftfrachtunternehmen aus Drittländern genutzten Luftkreuzen („Hubs“) im EWR und den Zielflughäfen der Sendungen im EWR, die von diesen Luftfrachtunternehmen nicht bedient würden.

33 Das Kartell sei „weltweit umgesetzt“ worden, die Absprachen betreffend die Strecken mit Ankunft im EWR seien Bestandteil der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung gegen Art. 101 AEUV und Art. 53 des EWR-Abkommens gewesen, und die weltweit einheitliche Anwendung der Aufschläge sei ein Schlüsselelement des Kartells gewesen (streitiger Beschluss, 1046. Erwägungsgrund).

34 Abschnitt 5.3 des streitigen Beschlusses (Erwägungsgründe 833 bis 1052) betrifft die Anwendung von Art. 101 AEUV, Art. 53 des EWR-Abkommens und von Art. 8 des Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz auf den vorliegenden Fall. Die Kommission stellt erstens fest, dass die betroffenen Luftfrachtunternehmen ihr Verhalten untereinander abgestimmt oder die Preisgestaltung beeinflusst hätten, „was letztlich auf eine Preisabsprache in Bezug auf“ den Treibstoffaufschlag, den Sicherheitsaufschlag und die Nichtzahlung von Provisionen hinauslaufe (streitiger Beschluss, 846. Erwägungsgrund). Das „allgemeine System zur Koordinierung des Verhaltens bei der Gestaltung der Preise für Luftfrachtdienste“, das durch ihre Untersuchung aufgedeckt worden sei, zeige, dass es eine „aus verschiedenen Handlungen bestehende komplexe Zuwiderhandlung“ gegeben habe, „die als Vereinbarung oder aufeinander abgestimmte Verhaltensweise eingestuft werden kann, in deren Rahmen die Wettbewerber die mit dem Wettbewerb verbundenen Risiken bewusst durch die praktische Zusammenarbeit untereinander ersetzt haben“ (streitiger Beschluss, 861. Erwägungsgrund).

35 Zweitens stellt die Kommission fest, dass das „in Rede stehende Verhalten … eine einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung gegen [Art. 101 AEUV] dar[stellt]“ (streitiger Beschluss, 869. Erwägungsgrund). Die Vereinbarungen hätten das einheitliche wettbewerbswidrige Ziel gehabt, den Wettbewerb im Luftfrachtsektor im EWR einzuschränken, die Erbringung von Luftfrachtdiensten und die Gestaltung der Preise für diese Dienste sowie dieselben Unternehmen betroffen, ein einheitliches und fortgesetztes Verhalten dargestellt und sich auf drei Elemente, nämlich den Treibstoffaufschlag, den Sicherheitsaufschlag und die Nichtzahlung von Provisionen, bezogen (streitiger Beschluss, Erwägungsgründe 870 bis 902).

36 Air Canada habe sich an zwei der drei Tatkomplexe der einheitlichen Zuwiderhandlung beteiligt, und zwar an denen, die den Treibstoffaufschlag und den Sicherheitsaufschlag beträfen (streitiger Beschluss, 882. Erwägungsgrund). Unter Berücksichtigung dieser Beteiligung hätte Air Canada gleichwohl „vernünftigerweise … vorhersehen können“, dass sich die Parteien auch über die Frage der Zahlung einer Provision auf die Aufschläge „austauschen würden“, und sei bereit gewesen, die daraus erwachsende Gefahr auf sich zu nehmen. Zudem gebe es Beweise dafür, dass Air Canada von den Gesprächen über die Zahlung von Provisionen auf die Aufschläge Kenntnis gehabt habe (streitiger Beschluss, 882. Erwägungsgrund).

37 Drittens stellt die Kommission fest, dass mit dem wettbewerbswidrigen Verhalten, das Gegenstand des streitigen Beschlusses sei, das Ziel verfolgt worden sei, den Wettbewerb zumindest in der Union, im EWR und in der Schweiz einzuschränken (streitiger Beschluss, 903. Erwägungsgrund). Es sei daher nicht erforderlich, die konkreten Auswirkungen dieses Verhaltens zu berücksichtigen (streitiger Beschluss, 917. Erwägungsgrund).

38 Viertens geht die Kommission auf die Rechtsvorschriften von sieben Drittländern ein (streitiger Beschluss, Erwägungsgründe 972 bis 1021). Mehrere betroffene Transportunternehmen hatten behauptet, dass sie danach verpflichtet seien, sich untereinander über die Aufschläge abzustimmen, weshalb die einschlägigen Wettbewerbsregeln nicht anwendbar seien. Die Kommission gelangt zu dem Schluss, dass die Luftfrachtunternehmen nicht dargetan hätten, dass sie unter dem Zwang dieser Drittländer gehandelt hätten.

39 Fünftens stellt die Kommission fest, dass die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung geeignet sei, den Handel zwischen den Mitgliedstaaten, den Vertragsparteien des EWR-Abkommens und den Vertragsparteien des Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz spürbar zu beeinträchtigen (streitiger Beschluss, Erwägungsgründe 1024 bis 1035).

40 Abschnitt 7 („Dauer der Zuwiderhandlung“) des streitigen Beschlusses enthält die Erwägungsgründe 1146 bis 1169. Die Kommission stellt dort im 1146. Erwägungsgrund fest, dass das in Rede stehende Kartell am 7. Dezember 1999 begonnen und bis zum 14. Februar 2006 gedauert habe und mit ihm verstoßen worden sei:

– vom 7. Dezember 1999 bis zum 14. Februar 2006 gegen Art. 101 AEUV (Luftverkehr zwischen Flughäfen innerhalb der Union);

– vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006 gegen Art. 101 AEUV (Luftverkehr auf den Strecken EU – Drittländer);

– vom 7. Dezember 1999 bis zum 14. Februar 2006 gegen Art. 53 des EWR-Abkommens (Luftverkehr zwischen Flughäfen innerhalb des EWR, im Folgenden: Strecken innerhalb des EWR);

– vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006 gegen Art. 53 des EWR-Abkommens (Luftverkehr auf den Strecken EWR [ohne EU] – Drittländer);

– vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006 gegen Art. 8 des Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz (Luftverkehr auf den Strecken EU – Schweiz).

41 Bei Air Canada habe die Zuwiderhandlung vom 21. September 2000 bis zum 14. Februar 2006 gedauert (streitiger Beschluss, 1169. Erwägungsgrund).

42 In Abschnitt 8 des streitigen Beschlusses prüft die Kommission, welche Abhilfemaßnahmen zu treffen und welche Geldbußen zu verhängen sind. Sie bezieht sich dabei auf die Leitlinien für das Verfahren zur Festsetzung von Geldbußen gemäß Artikel 23 Absatz 2 Buchstabe a) der Verordnung (EG) Nr. 1/2003 (ABl. 2006, C 210, S. 2).

43 In den Art. 1, 3 und 4 des verfügenden Teils des streitigen Beschlusses heißt es:

„*Artikel 1*

Durch die Abstimmung ihres Verhaltens bei der Festsetzung von Preisen für die weltweite Erbringung von Luftfrachtdiensten in Bezug auf den Treibstoffaufschlag, den Sicherheitsaufschlag und die Zahlung einer Provision auf die Aufschläge haben die folgenden Unternehmen in den folgenden Zeiträumen auf den folgenden Strecken die folgende einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung gegen Artikel 101 [AEUV], Artikel 53 des [EWR-Abkommens] und Artikel 8 des [Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz] begangen.

1.) Die folgenden Unternehmen haben auf den Strecken innerhalb des EWR in den folgenden Zeiträumen gegen Artikel 101 [AEUV] und Artikel 53 des EWR-Abkommens verstoßen:
   a) Air Canada: vom 21. September 2000 bis zum 14. Februar 2006;

   …

2.) Die folgenden Unternehmen haben auf den Strecken [EU – Drittländer] in den folgenden Zeiträumen gegen Artikel 101 [AEUV] verstoßen:
   a) Air Canada: vom 1. Mai 2004 bis zum 14. Februar 2006;

   …

3.) Die folgenden Unternehmen haben auf den Strecken [EWR (ohne EU) – Drittländer] in den folgenden Zeiträumen gegen Artikel 53 des EWR-Abkommens verstoßen:
   a) Air Canada: vom 19. Mai 2005 bis zum 14. Februar 2006;

   …

4.) Die folgenden Unternehmen haben auf den Strecken [EU – Schweiz] in den folgenden Zeiträumen gegen Artikel 8 des [Luftverkehrsabkommens EG-Schweiz] verstoßen:
   a) Air Canada: vom 1. Juni 2002 bis zum 14. Februar 2006;

   …

Artikel 3

Für die in Artikel 1 des vorliegenden Beschlusses genannte einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung … werden folgende Geldbußen verhängt:

a) Air Canada: 21 037 500 [Euro];

…

Artikel 4

Soweit noch nicht geschehen, stellen die in Artikel 1 genannten Unternehmen die dort genannte einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung unverzüglich ab.

Zudem sehen sie von allen Handlungen und Verhaltensweisen ab, die denselben oder einen ähnlichen Zweck oder dieselbe oder eine ähnliche Wirkung haben.“

Verfahren vor dem Gericht und angefochtenes Urteil

44 Mit Klageschrift, die am 29. Mai 2017 bei der Kanzlei des Gerichts einging, erhob Air Canada Klage auf Nichtigerklärung des streitigen Beschlusses, soweit er sie betrifft, und hilfsweise auf Aufhebung oder Herabsetzung der verhängten Geldbuße.

45 Die Klage wurde auf fünf Gründe gestützt.

46 Mit dem dritten Klagegrund wurden offensichtliche Beurteilungsfehler und Rechtsfehler bei der Zurechnung der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung, soweit sie die Strecken innerhalb des EWR und die Strecken EU – Schweiz betrifft, an Air Canada gerügt. Der vierte Klagegrund richtete sich gegen die Zuständigkeit der Kommission für die Feststellung und Ahndung einer Zuwiderhandlung gegen Art. 101 AEUV und Art. 53 des EWR-Abkommens auf den Strecken mit Ankunft im EWR sowie auf den Strecken EU – Drittländer vor dem 1. Mai 2004 und auf den Strecken EWR (ohne EU) – Drittländer vor dem 19. Mai 2005.

47 Mit dem angefochtenen Urteil hat das Gericht dem zweiten Teil des fünften Klagegrundes, mit dem der fehlende Nachweis der der Rechtsmittelführerin zur Last gelegten Tatsachen mit glaubhaften Beweisen durch die Kommission gerügt wurde, stattgegeben und Art. 1 Abs. 1 Buchst. a, Abs. 2 Buchst. a, Abs. 3 Buchst. a und Abs. 4 Buchst. a des streitigen Beschlusses für nichtig erklärt, soweit darin die Beteiligung von Air Canada an dem Tatkomplex der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung, der die Nichtzahlung von Provisionen betrifft, festgestellt wird. Ferner hat es die in Art. 3 Buchst. a des streitigen Beschlusses gegen Air Canada verhängte Geldbuße auf 17 952 000 Euro festgesetzt. Im Übrigen wies es die Klage ab.

Anträge der Parteien im Rechtsmittelverfahren

48 Mit ihrem Rechtsmittel beantragt Air Canada,

– das angefochtene Urteil aufzuheben;

– den streitigen Beschluss oder, hilfsweise, Art. 1 Abs. 1 Buchst. a, Art. 1 Abs. 2 Buchst. a, Art. 1 Abs. 3 Buchst. a oder Art. 1 Abs. 4 Buchst. a des streitigen Beschlusses oder diese Bestimmungen insgesamt für nichtig zu erklären;

– Art. 3 des streitigen Beschlusses für nichtig zu erklären oder, hilfsweise, die Geldbuße erheblich herabzusetzen;

– hilfsweise, die Rechtssache an das Gericht zurückzuverweisen;

– der Kommission ihre Kosten im Verfahren vor dem Gerichtshof aufzuerlegen, einschließlich der verbleibenden zwei Drittel der Kosten des Verfahrens vor dem Gericht.

49 Die Kommission beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen und Air Canada die Kosten aufzuerlegen.

Zum Rechtsmittel

50 Air Canada stützt ihr Rechtsmittel auf drei Gründe: erstens auf Rechtsfehler bei der Beurteilung der Zuständigkeit der Kommission für die Feststellung und Ahndung einer Zuwiderhandlung auf den Strecken mit Ankunft im EWR; zweitens auf einen Rechtsfehler bei der Beurteilung der Verantwortlichkeit von Air Canada für die auf den Strecken innerhalb des EWR und den Strecken EU – Schweiz begangene Zuwiderhandlung; drittens auf die Nichtberücksichtigung der Verjährung hinsichtlich des Verhaltens von Air Canada auf diesen Strecken von Amts wegen.

51 Zunächst ist der erste, dann der dritte und schließlich der zweite Rechtsmittelgrund zu prüfen.

Zum ersten Rechtsmittelgrund: fehlende Zuständigkeit der Kommission für Strecken mit Ankunft im EWR

52 Der erste Rechtsmittelgrund besteht aus zwei Teilen, von denen der zweite in sieben Rügen untergliedert ist. Mit dem ersten Teil und der ersten Rüge des zweiten Teils bringt Air Canada vor, dass bei der Bestimmung der Zuständigkeit der Kommission fälschlicherweise allein auf das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen der wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen in der Union (im Folgenden: Kriterium der qualifizierten Auswirkungen) abgestellt worden sei. Mit der zweiten bis fünften Rüge des zweiten Teils werden Rechtsfehler bei der Bestimmung der Voraussetzungen für die Anwendung dieses Kriteriums geltend gemacht. Die sechste und die siebte Rüge des zweiten Teils betreffen die Verwendung des Begriffs „einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung“.

Zum ersten Teil und zur ersten Rüge des zweiten Teils: Fehler durch das alleinige Abstellen auf das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen bei der Bestimmung der Zuständigkeit der Kommission

– *Vorbringen der Parteien*

53 Mit dem ersten Teil des ersten Rechtsmittelgrundes macht Air Canada geltend, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es die Anwendung des Kriteriums des Ortes der Durchführung der wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen (im Folgenden: Kriterium der Durchführung) auf Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen nicht geprüft habe und dabei

festgestellt habe, dass „das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen im Wortlaut von Art. 101 AEUV … verankert ist“, sowie davon ausgegangen sei, dass ein Verhalten im Zusammenhang mit der Abstimmung von Preisen außerhalb der Union allein auf der Grundlage des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen in den Anwendungsbereich von Art. 101 Abs. 1 AEUV falle, ohne dass bestimmt werden müsse, ob dieses Verhalten eine Einschränkung oder Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarkts bezwecke oder bewirke.

54 Das völkerrechtliche Kriterium der qualifizierten Auswirkungen könne die Beurteilung der wettbewerbswidrigen Auswirkungen „innerhalb des Binnenmarkts“, die nach dem Wortlaut von Art. 101 Abs. 1 AEUV geboten sei, nicht ersetzen. Es stelle ein zusätzliches Erfordernis dar, das nur dann völkerrechtlich relevant werde, wenn die Anforderungen von Art. 101 Abs. 1 AEUV erfüllt seien.

55 Mit der gegen die Rn. 225 bis 279 des angefochtenen Urteils gerichteten ersten Rüge des zweiten Teils des ersten Rechtsmittelgrundes bringt Air Canada vor, das Gericht habe die Rechtsprechung zur Beurteilung der Auswirkungen einer bezweckten Zuwiderhandlung auf den Wettbewerb falsch angewandt.

56 Erstens habe das Gericht einen Rechtsfehler begangen, indem es angenommen habe, dass das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen im Fall einer bezweckten Zuwiderhandlung nicht den Nachweis konkreter wettbewerbswidriger Auswirkungen verlange, und folglich die Kommission in Anbetracht des wettbewerbswidrigen Zwecks des in Rede stehenden Verhaltens von der Pflicht befreit habe, dessen wettbewerbswidrige Auswirkungen zu prüfen.

57 Zweitens habe das Gericht einen Rechtsfehler begangen, indem es ein Verhalten außerhalb des EWR in Bezug auf außerhalb des EWR verkaufte Dienstleistungen für hinreichend schädlich für den Wettbewerb im Binnenmarkt gehalten habe, um als bezweckte Einschränkung des Wettbewerbs angesehen zu werden, ohne eine angemessene Bewertung aller relevanten Umstände einschließlich der Auswirkungen dieses Verhaltens auf den Wettbewerb innerhalb des EWR vorzunehmen. Aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs ergebe sich jedoch, dass ein Verbot der Ausfuhr aus einem Drittland in die Union keine Einschränkung des Wettbewerbs darstelle, anders als ein Ausfuhrverbot zwischen Mitgliedstaaten.

58 Die Kommission tritt diesem Vorbringen entgegen.

– *Würdigung durch den Gerichtshof*

59 Als Erstes ist zum Vorbringen von Air Canada, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es das Kriterium der Durchführung nicht geprüft habe, darauf hinzuweisen, dass der Gerichtshof in Rn. 46 seines Urteils vom 6. September 2017, Intel/Kommission (C-413/14 P, EU:C:2017:632), auf den Vorwurf, das Gericht habe entschieden, dass die Zuständigkeit der Kommission für die Feststellung und Ahndung eines Verhaltens außerhalb der Union auf der Grundlage des Völkerrechts entweder anhand des Kriteriums der Durchführung oder des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen nachgewiesen werden könne, festgestellt hat, dass das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen für sich genommen zur Begründung der Zuständigkeit der Kommission herangezogen werden kann.

60 Zuvor hatte der Gerichtshof in den Rn. 42 und 45 dieses Urteils ausgeführt, dass die in den Art. 101 und 102 AEUV aufgestellten Wettbewerbsregeln der Union – kollektive wie einseitige – Verhaltensweisen der Unternehmen erfassen sollen, die den Wettbewerb im Binnenmarkt

einschränken, und dass das Kriterium der Durchführung und das der qualifizierten Auswirkungen denselben Zweck verfolgen, nämlich Verhaltensweisen zu erfassen, die zwar nicht im Gebiet der Union stattgefunden haben, deren wettbewerbswidrige Auswirkungen aber auf dem Unionsmarkt zu spüren sein können.

61 Daraus folgt, dass das Kriterium der Durchführung und das der qualifizierten Auswirkungen alternativ sind und eines davon für sich genommen ausreicht, um auf der Grundlage des Völkerrechts die Zuständigkeit der Kommission für ein Verhalten außerhalb der Union zu begründen. Da das Gericht in Rn. 291 des angefochtenen Urteils festgestellt hat, die Kommission sei zu Recht davon ausgegangen, dass das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen erfüllt sei, ist das Vorbringen von Air Canada, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es das Kriterium der Durchführung nicht geprüft habe, als unbegründet zurückzuweisen.

62 Als Zweites ist das Vorbringen von Air Canada zu prüfen, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es die Kommission in Anbetracht des wettbewerbswidrigen Zwecks des in Rede stehenden Verhaltens von der Pflicht befreit habe, dessen Auswirkungen zu prüfen.

63 Das Gericht hat in Rn. 232 des angefochtenen Urteils ausgeführt, dass bei einem Verhalten, bei dem die Kommission, wie im vorliegenden Fall, festgestellt habe, dass es den Wettbewerb innerhalb des Binnenmarkts oder des EWR derart beeinträchtige, dass es als „bezweckte“ Einschränkung des Wettbewerbs im Sinne von Art. 101 AEUV und Art. 53 des EWR-Abkommens eingestuft werden könne, für die Anwendung des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen der Nachweis der konkreten Auswirkungen, den die Einstufung eines Verhaltens als „bewirkte“ Einschränkung des Wettbewerbs im Sinne dieser Vorschriften voraussetze, nicht erforderlich sei.

64 Ähnlich hat das Gericht in Rn. 236 des angefochtenen Urteils ausgeführt, dass die Auslegung des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen dahin, dass selbst bei Vorliegen einer „bezweckten“ Einschränkung des Wettbewerbs der Nachweis der konkreten Auswirkungen des in Rede stehenden Verhaltens erforderlich sei, darauf hinausliefe, die Zuständigkeit der Kommission für die Feststellung und Ahndung einer Zuwiderhandlung gegen Art. 101 AEUV und Art. 53 des EWR-Abkommens einer Voraussetzung zu unterwerfen, die im Wortlaut dieser Vorschriften keine Stütze finde.

65 Das Gericht hat daraus in Rn. 237 des angefochtenen Urteils gefolgert, dass Air Canada nicht mit Erfolg geltend machen könne, dass die Kommission zu Unrecht festgestellt habe, dass das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen erfüllt sei, obwohl sie in den Erwägungsgründen 917, 1190 und 1277 des streitigen Beschlusses ausgeführt habe, dass sie in Anbetracht des wettbewerbswidrigen Zwecks des in Rede stehenden Verhaltens nicht prüfen müsse, welche wettbewerbswidrigen Auswirkungen das Verhalten gehabt habe, und dass Air Canada aus diesen Erwägungsgründen auch nicht ableiten könne, dass die Kommission bei der Anwendung des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen überhaupt nicht geprüft hätte, welche Auswirkungen das in Rede stehende Verhalten innerhalb des Binnenmarkts oder des EWR gehabt habe.

66 Wie aber aus dem zweiten Teil von Rn. 237 des angefochtenen Urteils hervorgeht, kann daraus nicht abgeleitet werden, dass das Gericht angenommen hätte, dass das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen im vorliegenden Fall bereits deshalb erfüllt sei, weil das in Rede stehende Kartell als bezweckte Einschränkung des Wettbewerbs eingestuft werden könne.

67 Wie sich aus einer Gesamtschau der Rn. 228 bis 244 des angefochtenen Urteils ergibt, ging es dem Gericht nämlich nur darum, das in Rn. 216 des angefochtenen Urteils zusammengefasste Vorbringen von Air Canada zurückzuweisen. So hat es dort dargelegt, warum Air Canada daraus, dass die Kommission im streitigen Beschluss im Zusammenhang mit der Einstufung der in Rede stehenden Einschränkung des Wettbewerbs (917. Erwägungsgrund) und der Berechnung der Geldbuße (Erwägungsgründe 1190 und 1277) darauf hingewiesen habe, dass tatsächliche wettbewerbswidrige Auswirkungen nicht nachgewiesen werden müssten, da nachgewiesen sei, dass mit dem vorgeworfenen Verhalten ein wettbewerbswidriger Zweck verfolgt worden sei, zu Unrecht ableite, dass die Kommission wegen des wettbewerbswidrigen Zwecks des Verhaltens nicht geprüft habe, ob dieses die für ihre Zuständigkeit für die Anwendung von Art. 101 AEUV und Art. 53 des EWR-Abkommens auf Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen erforderlichen qualifizierten Auswirkungen gehabt hätte.

68 Zu dem Vorbringen von Air Canada hat das Gericht aber rechtsfehlerfrei ausgeführt, dass das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen, das dem Nachweis der extraterritorialen Zuständigkeit der Kommission diene, von der Frage zu unterscheiden sei, ob das in Rede stehende Kartell als Einschränkung des Wettbewerbs im Sinne von Art. 101 AEUV und Art. 53 des EWR-Abkommens angesehen werden könne. Wie der Generalanwalt in Nr. 42 seiner Schlussanträge ausgeführt hat, deckt sich das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen, das die Zuständigkeit der Kommission für die extraterritoriale Anwendung der Wettbewerbsregeln der Union und des EWR völkerrechtlich begründen kann, nicht mit dem materiellen Kriterium der bezweckten oder bewirkten Einschränkung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarkts der Union oder des EWR, das für die unionsrechtliche Zuständigkeit der Kommission für die Feststellung und Ahndung eines Verstoßes gegen die Wettbewerbsregeln maßgeblich ist.

69 Auf die Frage, ob die Kommission zu Recht angenommen hat, dass das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen im vorliegenden Fall erfüllt ist, ist das Gericht in Bezug auf die Abstimmung über die Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen für sich genommen in den Rn. 245 bis 279 des angefochtenen Urteils und in Bezug auf die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung insgesamt in den Rn. 280 bis 291 des angefochtenen Urteils eingegangen.

70 Der Vorwurf von Air Canada, das Gericht habe angenommen, dass sich beim Nachweis der Zuständigkeit der Kommission für die Anwendung von Art. 101 AEUV und Art. 53 des EWR-Abkommens auf Verhaltensweisen außerhalb des Gebiets des EWR anhand des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen der Nachweis solcher Auswirkungen erübrige, wenn die Verhaltensweisen als bezweckte Einschränkung des Wettbewerbs eingestuft werden könnten, beruht mithin auf einem unrichtigen Verständnis des angefochtenen Urteils. Das oben in Rn. 56 dargestellte Vorbringen ist daher als unbegründet zurückzuweisen.

71 Als Drittes ist darauf hinzuweisen, dass auch das Vorbringen, das Gericht habe das materielle Kriterium der bezweckten oder bewirkten Einschränkung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarkts der Union oder des EWR durch das völkerrechtliche Kriterium der qualifizierten Auswirkungen ersetzt, auf einem unrichtigen Verständnis des angefochtenen Urteils beruht.

72 Aus der oben in Rn. 68 angeführten Würdigung des Gerichts geht nämlich eindeutig hervor, dass es festgestellt hat, dass die völkerrechtliche Zuständigkeit der Kommission anhand des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen nachgewiesen sei, und dass eine „bezweckte“ Einschränkung des Wettbewerbs vorliege, die die unionsrechtliche Zuständigkeit der Kommission für die Feststellung und Ahndung eines Verstoßes gegen die Wettbewerbsregeln nach dem Unionsrecht begründe. Folglich ist das Gericht entgegen dem Vorbringen von Air Canada keineswegs davon

ausgegangen, dass der Nachweis qualifizierter Auswirkungen die Kommission davon befreie, die in Art. 101 Abs. 1 AEUV vorgesehene Voraussetzung des Vorliegens einer bezweckten oder bewirkten Einschränkung des Wettbewerbs nachzuweisen.

73 Als Viertes ist, soweit Air Canada geltend macht, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es das in Rede stehende Verhalten für hinreichend schädlich für den Wettbewerb im Binnenmarkt gehalten habe, um als bezweckte Einschränkung des Wettbewerbs angesehen zu werden, festzustellen, dass die Befugnisse des Gerichtshofs im Rahmen der Prüfung eines Rechtsmittels auf die Beurteilung der rechtlichen Entscheidung über das im ersten Rechtszug erörterte Vorbringen beschränkt sind. Eine Partei kann daher vor dem Gerichtshof nicht erstmals ein Angriffs- oder Verteidigungsmittel vorbringen, das sie vor dem Gericht nicht vorgebracht hat, da ihr damit letztlich gestattet würde, den Gerichtshof, dessen Befugnisse bei Rechtsmitteln begrenzt sind, mit einem weiter reichenden Rechtsstreit zu befassen, als ihn das Gericht zu entscheiden hatte. Im Rahmen eines Rechtsmittels sind die Befugnisse des Gerichtshofs nämlich auf die Beurteilung der rechtlichen Entscheidung über das im ersten Rechtszug erörterte Vorbringen beschränkt (Urteile vom 14. Oktober 2010, Deutsche Telekom/Kommission, C-280/08 P, EU:C:2010:603, Rn. 34, und vom 2. Februar 2023, Spanien u. a./Kommission, C-649/20 P, C-658/20 P und C-662/20 P, EU:C:2023:60, Rn. 29 und die dort angeführte Rechtsprechung).

74 Im vorliegenden Fall hat Air Canada vor dem Gericht jedoch weder einen Klagegrund noch ein Argument vorgebracht, um die von der Kommission im streitigen Beschluss vorgenommene Einstufung als bezweckte Einschränkung des Wettbewerbs zu beanstanden. Die gegen die Einstufung des in Rede stehenden Verhaltens als „bezweckte Einschränkung des Wettbewerbs“ gerichtete Rüge von Air Canada ist daher als unzulässig zurückzuweisen.

75 Demnach sind der erste Teil und die erste Rüge des zweiten Teils als teils unzulässig und teils unbegründet zurückzuweisen.

Zur zweiten bis fünften Rüge des zweiten Teils: Rechtsfehler bei der Bestimmung der Voraussetzungen für die Anwendung des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen

– *Vorbringen der Parteien*

76 Mit der zweiten Rüge des zweiten Teils macht Air Canada geltend, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es angenommen habe, die Kommission habe hinreichend nachgewiesen, dass die Voraussetzungen für die Anwendung des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen erfüllt seien, obwohl die Kommission dieser Frage nur einen Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses gewidmet habe, nämlich den 1045. Erwägungsgrund, und in Wirklichkeit keine Prüfung der vorhersehbaren, unmittelbaren und wesentlichen Auswirkungen im Binnenmarkt durchgeführt habe. Dazu habe sich das Gericht im Übrigen auf andere Erwägungsgründe des streitigen Beschlusses stützen müssen, die es willkürlich ausgewählt habe, wobei die von der Kommission angeführten Auswirkungen nur hypothetisch, spekulativ oder zumindest unsubstantiiert seien.

77 Mit der dritten Rüge des zweiten Teils bringt Air Canada vor, das Gericht habe die der Kommission obliegende Beweislast für qualifizierte Auswirkungen umgekehrt, indem es sich zu Unrecht auf eine nicht belegte Vermutung unmittelbarer, wesentlicher, direkter und vorhersehbarer Auswirkungen gestützt habe.

78 Erstens habe es in Rn. 237 des angefochtenen Urteils angegeben, dass es Air Canada obliege, nachzuweisen, dass die Kommission die wettbewerbswidrigen Auswirkungen des in Rede stehenden Verhaltens nicht geprüft habe. Zweitens sei das Gericht in Rn. 255 des angefochtenen Urteils davon ausgegangen, dass Air Canada „keinen Beweis dafür beigebracht hat, dass die Umstände des konkreten Falles für eine nachgelagerte Abwälzung der sich aus der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung auf Strecken mit Ankunft im EWR ergebenden Mehrkosten auf die Versender ungünstig gewesen sind“. Drittens habe es in Rn. 277 des angefochtenen Urteils darauf hingewiesen, dass Air Canada „nicht [nachweist] und nicht einmal geltend [macht], dass die vorhersehbare Abwälzung der Mehrkosten auf die im EWR niedergelassenen Versender schuldhaft sein oder nichts mit dem normalen Funktionieren des Marktes zu tun haben soll“.

79 Mit der vierten Rüge des zweiten Teils wirft Air Canada dem Gericht vor, die Begründung des streitigen Beschlusses ersetzt zu haben, indem es 55 Randnummern des angefochtenen Urteils der Prüfung der Rechtmäßigkeit des 1045. Erwägungsgrundes des streitigen Beschlusses gewidmet habe, bei dem es sich um den einzigen Erwägungsgrund des Beschlusses handele, in dem das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen geprüft werde.

80 Mit der fünften Rüge des zweiten Teils wirft Air Canada dem Gericht vor, dadurch einen Rechtsfehler begangen und ihre Verteidigungsrechte verletzt zu haben, dass es die Rechtmäßigkeit des streitigen Beschlusses auf der Grundlage von Vorbringen, Auslegungen und Bewertungen beurteilt habe, die erstmals im Verfahren zur Erklärung der Nichtigkeit dieses Beschlusses vorgetragen worden seien. Die Argumentation und die Auslegung des Gerichts seien im streitigen Beschluss nicht angelegt gewesen, so dass sie im Verwaltungsverfahren nie in die Lage versetzt worden sei, ihren Standpunkt darzulegen.

81 Nach Auffassung der Kommission sind diese Rügen zurückzuweisen.

– *Würdigung durch den Gerichtshof*

82 Als Erstes ist festzustellen, dass die zweite und die vierte Rüge des zweiten Teils, mit denen Air Canada dem Gericht vorwirft, zum einen einen Rechtsfehler begangen zu haben, indem es angenommen habe, die Kommission habe nachgewiesen, dass die Voraussetzungen für die Anwendung des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen erfüllt seien, obwohl dieser Frage nur der 1045. Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses gewidmet sei, und zum anderen folglich die Bewertung der qualifizierten Auswirkungen durch die Kommission im angefochtenen Urteil durch seine eigene ersetzt zu haben, untrennbar miteinander verbunden sind. Sie sind daher zusammen zu prüfen.

83 Nach der Rechtsprechung erstreckt sich die in Art. 263 AEUV vorgesehene Rechtmäßigkeitskontrolle auf sämtliche Bestandteile der Beschlüsse der Kommission in Verfahren nach den Art. 101 und 102 AEUV, deren eingehende rechtliche und tatsächliche Kontrolle das Gericht sicherstellt, und zwar auf der Grundlage der von der klagenden Partei geltend gemachten Klagegründe und unter Berücksichtigung aller von ihr vorgebrachten Umstände. Im Rahmen dieser Kontrolle dürfen die Unionsgerichte jedoch die vom Urheber der fraglichen Handlung gegebene Begründung keinesfalls durch ihre eigene ersetzen (Urteil vom 4. Juli 2024, Westfälische Drahtindustrie und Pampus Industriebeteiligungen/Kommission, C-70/23 P, EU:C:2024:580, Rn. 38 und die dort angeführte Rechtsprechung).

84 Das Gericht darf also eine Lücke in der Begründung der angefochtenen Handlung nicht durch seine eigene Begründung füllen, so dass seine Prüfung an keine in der angefochtenen Handlung zu findende Beurteilung anknüpfen würde (Urteil vom 18. Juli 2013, UEFA/Kommission, C-201/11 P, EU:C:2013:519, Rn. 65 und die dort angeführte Rechtsprechung).

85 Beschränkt sich das Gericht aber darauf, auf Vorbringen einzugehen und dabei die Begründung der angefochtenen Handlung zu erläutern, kann nicht angenommen werden, dass es die vom Urheber dieser Handlung gegebene Begründung durch seine eigene ersetzen würde (vgl. in diesem Sinne Urteile vom 12. Juni 2014, Deltafina/Kommission, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, Rn. 56, und vom 23. November 2023, Ryanair/Kommission, C-209/21 P, EU:C:2023:905, Rn. 49).

86 Wie aus den Rn. 45 und 222 des angefochtenen Urteils hervorgeht, ist im vorliegenden Fall die erste Erwägung, mit der die Kommission im 1045. Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses ihre Feststellung begründet hat, dass im vorliegenden Fall das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen erfüllt sei, dass „sich erhöhte Kosten für Luftfrachtdienste für Sendungen in den EWR und somit höhere Preise für eingeführte Waren naturgemäß auf die Verbraucher im EWR auswirken können“ (im Folgenden: Auswirkungen auf die Preise eingeführter Waren). Mit den „in Rede stehenden Auswirkungen“ hat das Gericht diese Auswirkungen gemeint, in Bezug auf die Air Canada geltend gemacht hatte, dass es sich nicht um Auswirkungen der streitigen Verhaltensweise handele, die die Kommission bei der Beurteilung der Frage, ob es sich um qualifizierte Auswirkungen handele, berücksichtigen dürfe.

87 Was die im angefochtenen Urteil angeführten Gesichtspunkte zur Bestimmung der Relevanz der Auswirkungen der Abstimmung über die Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen betrifft, geht aus Rn. 241 des angefochtenen Urteils hervor, dass sich das Gericht auf die Erwägungsgründe 14, 17 und 70 des streitigen Beschlusses sowie auf die Antworten der Parteien auf die prozessleitenden Maßnahmen gestützt hat, die es u. a. eingeleitet hatte, um die Rolle der Spediteure bei Luftfrachtdiensten für eingehende Sendungen zu klären.

88 Außerdem hat das Gericht in den Rn. 248 bis 251, 254 und 257 des angefochtenen Urteils auf die Erwägungsgründe 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1199 und 1208 des streitigen Beschlusses verwiesen, in denen die Kommission die Art des in Rede stehenden Verhaltens beschrieben hat, das sie in Bezug auf den Treibstoffaufschlag, den Sicherheitsaufschlag und die Nichtzahlung von Provisionen als horizontale Preisfestsetzung eingestuft hat.

89 Das Gericht hat seine Feststellung in Rn. 292 des angefochtenen Urteils, dass die Kommission hinreichend nachgewiesen habe, dass das in Rede stehende Verhalten vorhersehbar eine wesentliche und unmittelbare Wirkung im EWR hervorrufe, also auf eine Gesamtschau der Erwägungsgründe des streitigen Beschlusses gestützt, die sich mit der Art des in Rede stehenden Verhaltens, den Merkmalen der Erbringung von Luftfrachtdiensten und die Gestaltung der Preise für diese Dienste, der Rolle der Spediteure sowie den Auswirkungen einer Erhöhung der Aufschläge auf die Preise für Luftfrachtdienste und folglich auf die Kosten der eingeführten Waren befassen.

90 Erstens ist, soweit Air Canada sich darauf beruft, die Kommission habe im streitigen Beschluss nicht nachgewiesen, dass das in Rede stehende Verhalten vorhersehbare, unmittelbare und wesentliche Auswirkungen im Binnenmarkt haben könne, sondern sich auf die bloße Vermutung „möglicher“ Auswirkungen gestützt, darauf hinzuweisen, dass sich dieses Vorbringen nicht gegen

das angefochtene Urteil, sondern gegen den streitigen Beschluss wendet und folglich als unzulässig zurückzuweisen ist (vgl. entsprechend Urteil vom 29. Juni 2023, TUIfly/Kommission, C-763/21 P, EU:C:2023:528, Rn. 53 und die dort angeführte Rechtsprechung).

91 Soweit Air Canada geltend macht, das Gericht habe im streitigen Beschluss mehrere vereinzelte Erwägungsgründe ausgewählt und sie zusammengefasst, um sie als Teil einer logischen Argumentation darzustellen, die es künstlich rekonstruiert habe, ist im Übrigen festzustellen, dass dem Gericht nicht vorgeworfen werden kann, eine Gesamtbetrachtung dieses Beschlusses vorgenommen und sich auf die Erwägungsgründe gestützt zu haben, die es für die Beurteilung der Stichhaltigkeit der oben in Rn. 89 wiedergegebenen Schlussfolgerung der Kommission für relevant gehalten hat. Jedenfalls behauptet Air Canada nicht, dass die Gesamtbetrachtung durch das Gericht den streitigen Beschluss verfälscht habe.

92 Unter diesen Umständen ist das Vorbringen, mit dem Air Canada dem Gericht vorwirft, einen Rechtsfehler begangen zu haben, indem es nicht berücksichtigt habe, dass der streitige Beschluss keine Prüfung der qualifizierten Auswirkungen enthalte und nur auf spekulativen und hypothetischen Auswirkungen beruhe, als teils unzulässig und teils unbegründet zurückzuweisen.

93 Zweitens ist festzustellen, dass der erste Satz des 1045. Erwägungsgrundes des streitigen Beschlusses, wie sich aus den Rn. 222 und 238 des angefochtenen Urteils ergibt, wenn auch recht knapp, die Angaben enthielt, anhand deren das Gericht prüfen konnte, ob die Kommission ihre extraterritoriale Zuständigkeit anhand des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen nachgewiesen hat. Anhand dieser Angaben – in Verbindung mit den übrigen relevanten Erwägungsgründen des streitigen Beschlusses, die in den Rn. 241, 248 bis 251, 254, 257, 265 bis 267, 270 und 271 des angefochtenen Urteils angesprochen werden – konnte das Gericht nämlich prüfen, ob die Kommission tatsächlich solche qualifizierten Auswirkungen nachgewiesen hat.

94 Im Übrigen geht aus den Rn. 228 bis 279 des angefochtenen Urteils hervor, dass das Gericht dort lediglich auf das Vorbringen von Air Canada eingegangen ist und die Begründung des streitigen Beschlusses erläutert hat, indem es insbesondere die darin enthalten Angaben auf eine bestimmte Weise gedeutet hat.

95 Nach der oben in Rn. 83 dargestellten Rechtsprechung hat es entgegen dem Vorbringen von Air Canada in den Rn. 228 bis 279 des angefochtenen Urteils die Begründung des streitigen Beschlusses also nicht durch seine eigene ersetzt.

96 Als Zweites ist zur von Air Canada behaupteten Beweislastumkehr festzustellen, dass die Kommission den Sachverhalt, der eine Zuwiderhandlung gegen das Wettbewerbsrecht darstellt, nach ständiger Rechtsprechung nachzuweisen hat. Das Unternehmen, das gegen die Feststellung einer solchen Zuwiderhandlung einen Verteidigungsgrund geltend macht, hat hingegen darzutun, dass dem Verteidigungsgrund stattzugeben ist. Auch wenn nach diesen Grundsätzen die Kommission oder das betroffene Unternehmen die Beweislast trägt, können die tatsächlichen Gesichtspunkte, auf die sich eine Partei beruft, die andere Partei zu einer Erläuterung oder Rechtfertigung zwingen, da sonst der Schluss zulässig ist, dass den Anforderungen an die Beweislast genügt wurde (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 21. Dezember 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, Rn. 120 und die dort angeführte Rechtsprechung).

97 Diese Rechtsprechung, die auf den allgemeinen Beweisregeln beruht, lässt sich auf Fälle übertragen, in denen die Kommission bei Verhaltensweisen, die von Gebieten außerhalb des Hoheitsgebiets der Union oder des EWR ausgehen, ihre räumliche Zuständigkeit nachzuweisen hat.

98 Wie Air Canada zu Recht geltend macht, hat die Kommission nachzuweisen, dass das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen erfüllt ist, d. h., dass die betreffenden Verhaltensweisen vorhersehbare, unmittelbare und wesentliche Auswirkungen in der Union oder – wie hier – im EWR haben. Das Gericht hat diese Regel der Verteilung der Beweislast aber nicht missachtet.

99 Was die Kritik von Air Canada an Rn. 237 des angefochtenen Urteils betrifft, so hat sich das Gericht dort darauf beschränkt, das Vorbringen zurückzuweisen, wonach aus dem Umstand, dass die Kommission die wettbewerbswidrigen Auswirkungen des in Rede stehenden Kartells wegen seines wettbewerbswidrigen Zwecks nicht geprüft habe, abzuleiten sei, dass die Kommission aufgrund der Anwendung des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen die Auswirkungen des Kartells nicht geprüft habe.

100 Des Weiteren hat das Gericht auch in Rn. 255 des angefochtenen Urteils keine Beweislastumkehr vorgenommen. Das Gericht hat in den Rn. 253, 254 und 256 bis 261 des angefochtenen Urteils geprüft, ob die Kommission die Vorhersehbarkeit der Auswirkungen auf die Preise eingeführter Waren hinreichend nachgewiesen hat, dies bejaht und in Rn. 258 des angefochtenen Urteils ausgeführt, dass die Erhöhung der Preise eingeführter Waren eine für die Luftfrachtunternehmen vorhersehbare Auswirkung darstelle. Ebenso geht aus den Rn. 273 bis 278 des angefochtenen Urteils hervor, dass das Gericht nach Prüfung der Beeinflussung des Kausalzusammenhangs zwischen dem in Rede stehenden Kartell und den Auswirkungen auf die Preise eingeführter Waren durch die Spediteure angenommen hat, dass die Kommission den Beweis für die Unmittelbarkeit dieser Auswirkungen erbracht habe. Im Rahmen dieser Prüfung hat das Gericht in den Rn. 275 und 276 des angefochtenen Urteils u. a. darauf hingewiesen, dass die Mitwirkung der Spediteure die Kausalkette nicht unterbrochen habe, da sie sich als Folge des normalen Funktionierens des Marktes objektiv aus dem in Rede stehenden Kartell ergebe.

101 Vor diesem Hintergrund hat das Gericht mit dem Hinweis, Air Canada müsse das Gegenteil beweisen, um diese Feststellungen zu entkräften, die oben in Rn. 96 angeführte Rechtsprechung richtig angewandt, ohne die Beweislast umzukehren.

102 Als Drittes ist zur Rüge einer Verletzung der Verteidigungsrechte, die sich daraus ergeben soll, dass Air Canada die Prüfung der qualifizierten Auswirkungen erst mit Kenntnisnahme des angefochtenen Urteils entdeckt habe, darauf hinzuweisen, dass sich das Gericht, wie in Rn. 94 des vorliegenden Urteils ausgeführt, im angefochtenen Urteil auf Gesichtspunkte, Umstände und Kriterien gestützt hat, die bereits in den einschlägigen Erwägungsgründen des streitigen Beschlusses enthalten waren. Im Übrigen ist es in den Rn. 225 bis 279 des angefochtenen Urteils ausführlich auf das Vorbringen von Air Canada eingegangen, dass die Kommission, indem sie sich im 1045. Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses auf eine Kettenreaktion infolge der wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen berufen habe, nicht nachgewiesen habe, dass die behauptete Abstimmung in Bezug auf die Strecken mit Ankunft im EWR unmittelbare, wesentliche und vorhersehbare Auswirkungen in der Union oder im EWR gehabt habe. Unter diesen Umständen kann die Rüge nicht durchgreifen.

103 Folglich sind die zweite bis fünfte Rüge des zweiten Teils als teils unzulässig und teils unbegründet zurückzuweisen.

Zur sechsten und zur siebten Rüge des zweiten Teils: Verwendung des Begriffs „einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung“

– *Vorbringen der Parteien*

104 Mit der sechsten Rüge des zweiten Teils macht Air Canada geltend, das Gericht habe den Begriff „einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung“ bei der Prüfung der qualifizierten Auswirkungen benutzt, um den Anwendungsbereich von Art. 101 AEUV auf Verhaltensweisen auszudehnen, die nicht in die Zuständigkeit der Kommission fielen. Im Fall einer einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung müsse jeder Bestandteil der Zuwiderhandlung in den Zuständigkeitsbereich der Kommission fallen, da diese andernfalls ihre Zuständigkeit auf ein irgendwo in der Welt stattfindendes Verhalten ausdehnen könne, unabhängig davon, ob es eine Verbindung zur Union oder zum EWR aufweise, nur weil mit dem Verhalten dasselbe Ziel der Wettbewerbsbeschränkung verfolgt werde wie mit den anderen Bestandteilen der Zuwiderhandlung, die in die Zuständigkeit der Kommission fielen.

105 Die Abstimmung in Bezug auf Strecken mit Ankunft im EWR stelle ein eigenständiges Verhalten dar, das sich von dem Verhalten in Bezug auf Strecken mit Abflug im EWR unterscheide. Zudem habe das Verhalten von Air Canada in Bezug auf Strecken mit Ankunft im EWR anderen Zielen gedient und betreffe ausschließlich den Wettbewerb in Kanada, ohne irgendeine Auswirkung innerhalb der Union oder des EWR haben zu können.

106 Mit der siebten Rüge des zweiten Teils macht Air Canada geltend, das Gericht habe die Auswirkungen der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung insgesamt falsch beurteilt. Obwohl die Kommission nachweisen müsse, dass das Verhalten insgesamt jede der vier kumulativen Voraussetzungen des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen erfülle, nämlich unmittelbare, wesentliche, direkte und vorhersehbare Auswirkungen habe, habe das Gericht die Kommission von der Verpflichtung, nachzuweisen, dass das in Rede stehende Verhalten dieses Kriterium hinreichend erfülle, befreit und sei davon ausgegangen, dass mit dem Nachweis der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung durch die Kommission auch deren Zuständigkeit *ipso facto* feststehe. Im Übrigen habe das Gericht keine Prüfung der Auswirkungen der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung vorgenommen und damit den im Urteil vom 6. September 2017, Intel/Kommission (C-413/14 P, EU:C:2017:632), festgelegten Ansatz nicht beachtet.

107 Nach Ansicht der Kommission sind die Rügen als unbegründet zurückzuweisen.

– *Würdigung durch den Gerichtshof*

108 In den Rn. 221 bis 223 des angefochtenen Urteils hat das Gericht nach Prüfung der Erwägungsgründe 1045 und 1046 des streitigen Beschlusses ausgeführt, dass sich die Kommission bei der Annahme, dass das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen erfüllt sei, sowohl auf die Auswirkungen der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung insgesamt als auch auf die Auswirkungen der Abstimmung über die Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen für sich betrachtet – insbesondere erhöhte Kosten für Luftfrachtdienste für Sendungen in den EWR und somit höhere Preise für eingeführte Waren – gestützt habe.

109 Vor diesem Hintergrund hat das Gericht, wie es in Rn. 224 des angefochtenen Urteils angegeben hat, die Auswirkungen der Abstimmung über die Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen für sich betrachtet und die Auswirkungen der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung insgesamt geprüft.

110 Erstens ist, soweit Air Canada mit der sechsten Rüge des zweiten Teils die Gründe beanstandet, aus denen das Gericht angenommen hat, dass sich die Abstimmung über die Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen für sich betrachtet auf den Binnenmarkt oder innerhalb des EWR auswirke, darauf hinzuweisen, dass Rechtsmittel nach Art. 256 Abs. 1 Unterabs. 2 AEUV und Art. 58 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union auf Rechtsfragen beschränkt sind. Für die Feststellung und Würdigung der Tatsachen ist daher allein das Gericht zuständig. Die Würdigung der Tatsachen ist – außer im Fall ihrer Verfälschung – keine Rechtsfrage, die als solche der Kontrolle des Gerichtshofs im Rahmen eines Rechtsmittels unterläge (Urteil vom 10. September 2024, Kommission/Irland u. a., C-465/20 P, EU:C:2024:724, Rn. 110 und die dort angeführte Rechtsprechung).

111 Das Vorbringen zur sechsten Rüge des zweiten Teils zielt in Wirklichkeit darauf ab, die Würdigung der Tatsachen, die das Gericht in den Rn. 228 bis 245 des angefochtenen Urteils zum Vorliegen von Auswirkungen auf die Preise eingeführter Waren vorgenommen hat, durch eine einfache Behauptung in Frage zu stellen, ohne dass Air Canada im Übrigen eine Verfälschung der Tatsachen oder Beweise geltend macht, auf deren Grundlage das Gericht diese Tatsachenwürdigung vorgenommen haben soll. Daher ist die sechste Rüge des zweiten Teils als unzulässig zurückzuweisen.

112 Zweitens ist, soweit sich die sechste und die siebte Rüge des zweiten Teils gegen die Rn. 280 bis 292 des angefochtenen Urteils richten, die die Auswirkungen der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung insgesamt betreffen, festzustellen, dass Air Canada mit ihrem ersten Rechtsmittelgrund das angefochtene Urteil nur insoweit beanstandet, als darin die Zuständigkeit der Kommission für die Feststellung und Ahndung einer Zuwiderhandlung gegen Art. 101 AEUV und Art. 53 des EWR-Abkommens auf Strecken mit Ankunft im EWR bejaht wurde. So bringt Air Canada vor, die Kommission habe sich nicht auf den Begriff „einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung“ stützen dürfen und hätte prüfen müssen, ob das eigenständige Verhalten in Bezug auf Strecken mit Ankunft im EWR, das sich vom Verhalten in Bezug auf Strecken mit Abflug im EWR unterscheide, qualifizierte Auswirkungen im EWR habe.

113 Das Gericht hat allerdings darauf hingewiesen, dass die Kommission die Erfüllung des Kriteriums der qualifizierten Auswirkungen nicht nur hinsichtlich der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung insgesamt, sondern auch hinsichtlich der Abstimmung über die Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen für sich genommen geprüft habe (siehe oben, Rn. 108).

114 In Rn. 279 des angefochtenen Urteils hat es entschieden, dass die Kommission zu Recht davon ausgegangen sei, dass das Kriterium der qualifizierten Auswirkungen in Bezug auf die Abstimmung über die Luftfrachtdienste für eingehende Sendungen für sich genommen erfüllt sei.

115 Da diese Erwägungen für sich genommen ausreichen, um die Zuständigkeit der Kommission für Strecken mit Ankunft im EWR zu begründen, ist das Vorbringen zur Berücksichtigung der Auswirkungen der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung insgesamt als ins Leere gehend zurückzuweisen.

116 Demnach ist der erste Rechtsmittelgrund insgesamt zurückzuweisen.

Zum dritten Rechtsmittelgrund: Verjährung der Verfolgungsbefugnis der Kommission bei Verhaltensweisen auf den Strecken innerhalb des EWR und auf den Strecken EU – Schweiz

Vorbringen der Parteien

117 Mit ihrem dritten Rechtsmittelgrund macht Air Canada geltend, das Gericht hätte die Verjährung der Verfolgungsbefugnisse der Kommission bei Verhaltensweisen auf den Strecken innerhalb des EWR und auf den Strecken EU – Schweiz von Amts wegen prüfen müssen.

118 Das Gericht habe u. a. in drei anderen Urteilen zum in Rede stehenden Kartell festgestellt, dass die Verfolgungsbefugnis der Kommission bei diesen Verhaltensweisen vor dem Erlass des streitigen Beschlusses verjährt gewesen sei und sie dadurch, dass sie die betroffenen Luftfrachtunternehmen im streitigen Beschluss wegen dieser Verhaltensweisen sanktioniert habe, gegen die Verjährungsvorschriften von Art. 25 der Verordnung Nr. 1/2003 verstoßen habe.

119 Air Canada, die sich vor dem Gericht nicht auf die Verjährung berufen hat, vertritt die Auffassung, der Gerichtshof habe die Verjährung gleichwohl von Amts wegen zu prüfen, da es sich um zwingendes Recht handele.

120 Erstens sei die Kommission für den nach Verjährung ihrer Befugnisse erlassenen streitigen Beschluss zeitlich unzuständig. Die Unzuständigkeit eines Unionsorgans stelle einen zwingenden Nichtigkeitsgrund dar, den die Unionsgerichte von Amts wegen zu prüfen hätten, auch wenn keine der Parteien dies beantragt hätte.

121 Zweitens diene die Verjährungsfrist für die Verhängung von Geldbußen, die ihrer Natur nach strafrechtlichen Sanktionen gleichzustellen seien, den grundlegenden Zielen der Unionsrechtsordnung, nämlich der Rechtssicherheit, der geordneten Rechtspflege und der Verfahrensökonomie. Auf der Grundlage dieser Grundsätze habe der Gerichtshof anerkannt, dass die Klagefrist in Art. 263 AEUV zwingendes Recht sei. Da die Anwendung des Wettbewerbsrechts der Union Zielen von öffentlichem Interesse diene und geeignet sei, die Rechte Dritter zu beeinträchtigen, entfalte die dort geregelte Verjährung im Unterschied zur Verjährung von Ansprüchen aus außervertraglicher Haftung eine Wirkung *erga omnes*. Die Nichteinhaltung der Verjährungsfrist sei im vorliegenden Fall auch offensichtlich und daher für jeden Dritten leicht feststellbar.

122 Drittens liege ein Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung vor, da sich die Situation von Air Canada nicht von der anderer Luftfrachtunternehmen aus Drittländern unterscheide, die vor dem Gericht aufgrund der Verjährung der Verfolgungsbefugnisse der Kommission obsiegt hätten.

123 Nach Ansicht der Kommission handelt es sich bei der Verjährung ihrer Verfolgungsbefugnisse nicht um zwingendes Recht. Der Rechtsmittelgrund sei daher zurückzuweisen.

Würdigung durch den Gerichtshof

124 Vorab ist darauf hinzuweisen, dass, wie Air Canada zu Recht geltend macht, das Gericht mit den Urteilen vom 30. März 2022, Japan Airlines/Kommission (T-340/17, EU:T:2022:181), Cathay Pacific Airways/Kommission (T-343/17, EU:T:2022:184) sowie Latam Airlines Group und Lan Cargo/Kommission (T-344/17, EU:T:2022:185), die am selben Tag wie das angefochtene Urteil zum selben Kartell ergangen sind und in denen das Gericht von Luftfrachtunternehmen mit der Verjährung der Verfolgungsbefugnisse der Kommission in Bezug auf Zuwiderhandlungen auf den Strecken innerhalb des EWR und den Strecken EU – Schweiz befasst wurde, entschieden hat, dass die Kommission gegen die in Art. 25 der Verordnung Nr. 1/2003 vorgesehene Verjährungsfrist verstoßen habe, indem sie am 17. März 2017 Sanktionen gegen die betroffenen Luftfrachtunternehmen wegen dieser Zuwiderhandlungen verhängt habe.

125 Es steht auch fest, dass Air Canada im Gegensatz zu diesen Luftfrachtunternehmen den Ablauf der Verjährungsfrist vor dem Gericht nicht geltend gemacht hat.

126 Daher ist zu prüfen, ob die Verjährung einen Gesichtspunkt zwingenden Rechts darstellt, den das Gericht von Amts wegen hätte prüfen müssen.

127 Als Erstes ist darauf hinzuweisen, dass die Frist, innerhalb der die Verfolgungsbefugnisse der Kommission ausgeübt werden können, in der Überschrift von Kapitel VII der Verordnung Nr. 1/2003 und dem Wortlaut des darunter fallenden Art. 25 der Verordnung eindeutig als „Verjährungsfrist“ eingestuft wird.

128 Die Einstufung der Frist als „Verjährung“ wird auch durch andere Sprachfassungen dieser Verordnung bestätigt, insbesondere durch die spanische („prescripción“), die italienische („prescrizione“), die litauische („senaties terminai“), die portugiesische („prescrição“) und die englische („limitation periods“) Fassung.

129 Da sich das Wesen einer Frist nach dem Regelungszusammenhang, in den sie sich einfügt, und nach ihrem Zweck richtet (Urteil vom 12. Dezember 2002, Belgien/Kommission, C-5/01, EU:C:2002:754, Rn. 52 und die dort angeführte Rechtsprechung), wird das Wesen der in Art. 25 der Verordnung Nr. 1/2003 vorgesehenen Frist zudem durch eine systematische und teleologische Auslegung dieser Bestimmung untermauert.

130 Insoweit wird in Art. 26 der Verordnung Nr. 1/2003, der zusammen mit deren Art. 25 das Kapitel VII der Verordnung bildet, die Frist, nach deren Ablauf die Kommission nicht mehr zur Vollstreckung von in Anwendung der Art. 23 und 24 der Verordnung erlassenen Entscheidungen befugt ist, ebenfalls als „Verjährung“ eingestuft. Außerdem legen sowohl Art. 25 als auch Art. 26 der Verordnung sämtliche Regeln für die dort aufgestellten Fristen genau fest, indem sie nicht nur die Dauer dieser Fristen, sondern auch den Zeitpunkt ihres Beginns sowie die Gründe für ihre Unterbrechung und ihr Ruhen vorsehen. Diese Regeln entsprechen einer gesetzlichen Verjährungsregelung.

131 Was den Zweck der Fristen für die Befugnisse der Kommission angeht, so hat Art. 25 der Verordnung Nr. 1/2003 im Wesentlichen die Bestimmungen der Art. 1 bis 3 der Verordnung (EWG) Nr. 2988/74 des Rates vom 26. November 1974 über die Verfolgungs- und Vollstreckungsverjährung im Verkehrs- und Wettbewerbsrecht der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 1974, L 319, S. 1) übernommen. Für die Auslegung der Fristen ist daher auf die Präambel, insbesondere den zweiten Erwägungsgrund, der Verordnung Nr. 2988/74

abzustellen. Dort heißt es: „Im Interesse der Rechtssicherheit ist es geboten, den Grundsatz der Verjährung einzuführen und die Einzelheiten seiner Anwendung zu regeln. … Dabei ist einerseits den Interessen der Unternehmen und Unternehmensvereinigungen, andererseits den Bedürfnissen der Verwaltungspraxis Rechnung zu tragen.“ Aus diesem Erwägungsgrund geht somit hervor, dass der Unionsgesetzgeber die Befugnisse der Kommission durch den Mechanismus der Verjährung begrenzen wollte, um insbesondere den Schutz der Rechte der Unternehmen zu gewährleisten, gegen die die Kommission Geldbußen oder Zwangsgelder zu verhängen beabsichtigt.

132 Sowohl aus dem Wortlaut der Verordnung Nr. 1/2003 als auch aus ihrem Kontext und dem mit ihr verfolgten Zweck ergibt sich folglich, dass die in Kapitel VII der Verordnung vorgesehenen Fristen Verjährungsfristen darstellen.

133 Nach ständiger Rechtsprechung kann die Einhaltung einer Verjährungsfrist von den Unionsgerichten nicht von Amts wegen geprüft werden, sondern muss von der betroffenen Partei geltend gemacht werden (Urteile vom 14. Juni 2016, Marchiani/Parlament, C-566/14 P, EU:C:2016:437, Rn. 94 und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie vom 5. September 2019, Europäische Union/Guardian Europe und Guardian Europe/Europäische Union, C-447/17 P und C-479/17 P, EU:C:2019:672, Rn. 99 und die dort angeführte Rechtsprechung).

134 Dieses Ergebnis kann nicht durch das Vorbringen von Air Canada entkräftet werden, die Verjährung der Verfolgungsbefugnisse der Kommission sei deren Unzuständigkeit gleichzustellen, da die Kommission nach Ablauf der Verjährungsfrist nicht mehr zuständig dafür gewesen sei, eine Geldbuße gegen sie zu verhängen.

135 Zwar verpflichtet Art. 25 der Verordnung Nr. 1/2003 die Kommission, eine bestimmte Zuwiderhandlung binnen einer bestimmten Frist ab dem Tag, an dem sie begangen worden ist, bzw. bei einer dauernden oder fortgesetzten Zuwiderhandlung ab dem Tag, an dem sie beendet ist, zu ahnden, doch bezweckt oder bewirkt diese Bestimmung nicht, dass der Kommission die Verfolgungsbefugnis in Bezug auf andere als die von der Verjährung erfasste Zuwiderhandlung genommen wird. Außerdem steht nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung Nr. 1/2003 der Umstand, dass die Kommission aufgrund des Ablaufs der Verjährungsfrist nicht mehr befugt ist, gegen die Urheber der Zuwiderhandlung Sanktionen zu verhängen, für sich genommen der Feststellung der Zuwiderhandlung nicht entgegen, unter dem Vorbehalt, dass die Kommission in einem solchen Fall ein berechtigtes Interesse an der Feststellung der Zuwiderhandlung nachweist. Die Kommission bleibt daher unter der Voraussetzung, dass sie ein berechtigtes Interesse nachweist, für die Feststellung einer verjährten Zuwiderhandlung zuständig. Vor diesem Hintergrund kann die Verjährung der Verfolgungsbefugnisse der Kommission nicht ihrer Unzuständigkeit gleichkommen.

136 Air Canada kann sich auch nicht mit Erfolg auf einen Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung berufen, der sich daraus ergeben soll, dass sich ihre verfahrensrechtliche Situation nicht von der Situation der Luftfrachtunternehmen unterscheide, die vor dem Gericht obsiegt hätten, indem sie sich auf die teilweise Verjährung der Handlung der Kommission berufen hätten. Da die Verjährung kein zwingendes Recht darstellt und es Sache des betroffenen Unternehmens ist, sie geltend zu machen, kann der Umstand, dass das Gericht die Verjährung gegenüber den Unternehmen festgestellt hat, die sich auf sie berufen haben, keine ungerechtfertigte Ungleichbehandlung zum Nachteil von Air Canada begründen. Entgegen ihrem Vorbringen ergibt sich diese Ungleichbehandlung nämlich ausschließlich aus dem objektiven Umstand, dass sie den Ablauf der Verjährungsfrist nicht geltend gemacht hat, obwohl

sie dies unter den gleichen Voraussetzungen hätte tun können wie die anderen Luftfrachtunternehmen, die sich darauf berufen haben (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 14. November 2017, British Airways/Kommission, C-122/16 P, EU:C:2017:861, Rn. 98).

137 Wie der Generalanwalt in den Nrn. 164 und 165 seiner Schlussanträge im Wesentlichen ausgeführt hat, kann der behauptete zwingende Charakter der Verjährung der Verfolgungsbefugnisse der Kommission auch nicht daraus abgeleitet werden, dass die nach Art. 23 Abs. 2 der Verordnung Nr. 1/2003 verhängten Geldbußen als „strafrechtlich“ im Sinne von Art. 6 der am 4. November 1950 in Rom unterzeichneten Europäischen Konvention zum Schutz der Menschenrechte und Grundfreiheiten einzustufen wären. Eine solche Einstufung bedeutet nämlich für sich genommen nicht, dass mit der Verjährung der Verfolgungsbefugnisse der Kommission nach Art. 25 der Verordnung Nr. 1/2003 über den Schutz der betroffenen Unternehmen hinaus ein im öffentlichen Interesse liegendes Ziel verfolgt wird.

138 Dass es sich bei der in Art. 25 der Verordnung Nr. 1/2003 vorgesehenen Verjährung um zwingendes Recht handeln soll, kann ebenso wenig daraus abgeleitet werden, dass eine Verjährungsfrist die Rechtssicherheit gewährleisten soll und daher einer Verfahrensfrist gleichzustellen sei, bei der nach der von Air Canada angeführten ständigen Rechtsprechung, wonach die in Art. 263 Abs. 6 AEUV vorgesehene Klagefrist zwingendes Recht sei, die Unionsgerichte von Amts wegen zu prüfen hätten, ob sie eingehalten worden sei.

139 Die Verfahrensfristen wurden nämlich eingeführt, um eine ordnungsgemäße Rechtspflege, Klarheit sowie Sicherheit der Rechtsverhältnisse zu gewährleisten Deshalb sollen insbesondere Klagefristen wie die in Art. 263 Abs. 6 AEUV vorgesehene und Rechtsmittelfristen wie die in Art. 56 Abs. 1 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union vorgesehene sicherstellen, dass Verwaltungs- und Gerichtsentscheidungen bestands- bzw. rechtskräftig werden, und damit öffentliche Interessen schützen (Urteil vom 8. November 2012, Evropaïki Dynamiki/Kommission, C-469/11 P, EU:C:2012:705, Rn. 50). Dies ist jedoch bei der Verjährungsfrist in Art. 25 der Verordnung Nr. 1/2003 nicht der Fall, die, wie in Rn. 131 des vorliegenden Urteils ausgeführt, in erster Linie den Schutz der betroffenen Unternehmen gewährleisten soll. Im Übrigen kann der Umstand, dass eine Verjährungsfrist die Rechtssicherheit gewährleisten soll, es allein nicht rechtfertigen, sie einer Verfahrensfrist gleichzustellen, da diese beiden Fristen ihrer Natur nach verschieden sind (Urteil vom 8. November 2012, Evropaïki Dynamiki/Kommission, C-469/11 P, EU:C:2012:705, Rn. 49).

140 Demnach stellt der Ablauf der in Art. 25 der Verordnung Nr. 1/2003 vorgesehenen Verjährungsfrist für die Verfolgungsbefugnis der Kommission keinen Gesichtspunkt zwingenden Rechts dar, den das Gericht von Amts wegen hätte prüfen müssen.

141 Der dritte Rechtsmittelgrund ist demnach unbegründet.

Zum zweiten Rechtsmittelgrund: Zurechnung der Zuwiderhandlung auf den Strecken innerhalb des EWR und den Strecken EU – Schweiz an Air Canada

Vorbringen der Parteien

142 Mit ihrem zweiten Rechtsmittelgrund macht Air Canada geltend, das Gericht habe ihr rechtsfehlerhaft die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung in Bezug auf die Strecken innerhalb des EWR und die Strecken EU – Schweiz zugerechnet, obwohl sie diese Strecken nie bedient habe bzw. nicht rechtmäßig hätte bedienen können.

143 Dieser Rechtsmittelgrund gliedert sich im Wesentlichen in vier Teile.

144 Mit dem ersten Teil bringt Air Canada vor, das Gericht habe zu Unrecht die Begründung des streitigen Beschlusses durch seine eigene ersetzt und gleichzeitig die Schlussfolgerung des Beschlusses bestätigt, dass sie an einer einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung beteiligt gewesen sei.

145 Im 890. Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses habe die Kommission ausgeführt, dass die Kontakte betreffend Strecken, die die Luftfrachtunternehmen nie bedient hätten oder nicht rechtmäßig hätten bedienen können, auch für die Feststellung einer einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung relevant sein könnten. Sie habe dort ebenfalls angegeben, dass ihre Beurteilung darauf beruhe, dass die Parteien durch keine unüberwindliche Barriere daran gehindert würden, Luftfrachtdienste auf diesen Strecken zu erbringen, und die Rechtsprechung aus dem Urteil vom 20. Januar 2016, Toshiba Corporation/Kommission (C-373/14 P, EU:C:2016:26), angeführt.

146 In den Rn. 366 bis 377 des angefochtenen Urteils habe das Gericht seine Würdigung aber nicht auf diese Rechtsprechung zum Fehlen unüberwindbarer Hindernisse, die jeden potenziellen Wettbewerb auf dem betreffenden Markt ausschlössen, gestützt, sondern auf eine neue Argumentation, die im streitigen Beschluss nicht angelegt gewesen sei, wonach das Bestehen eines Wettbewerbsverhältnisses zwischen den betreffenden Unternehmen keine Voraussetzung dafür sei, einem Unternehmen wettbewerbswidrige Verhaltensweisen, die eine einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung bildeten, zuzurechnen.

147 Mit dem zweiten Teil beruft sich Air Canada darauf, dass das Gericht ihre Verteidigungsrechte verletzt habe, indem es sich auf eine Rechtsprechung und eine Prüfung gestützt habe, die im streitigen Beschluss nicht enthalten seien, da ihr keine Gelegenheit gegeben worden sei, zu dem neuen Standpunkt der Kommission Stellung zu nehmen, den sich das Gericht im angefochtenen Urteil zu eigen gemacht habe.

148 Mit dem dritten Teil, der sich insbesondere gegen Rn. 377 des angefochtenen Urteils richtet, wirft Air Canada dem Gericht vor, keine angemessenen und ausreichenden Gründe angeführt zu haben, um seine Analyse zu rechtfertigen, dass die Kommission ihr Tatkomplexe der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung auf Strecken, die sie nicht habe bedienen können, zurechnen dürfe. Damit habe das Gericht gegen das Erfordernis der Begründung von Urteilen aus Art. 36 der Satzung des Gerichtshofs der Europäischen Union und gegen Art. 41 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union verstoßen.

149 Mit dem vierten Teil macht Air Canada geltend, das Gericht habe jedenfalls einen Rechtsfehler begangen, indem es allgemein festgestellt habe, dass das Bestehen eines Wettbewerbsverhältnisses im Rahmen einer einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung nicht relevant sei, obwohl die vom Gericht in den Rn. 366 bis 376 des angefochtenen Urteils angeführte Rechtsprechung eine solche allgemeine Schlussfolgerung nicht begründen könne und zudem in Rechtssachen ergangen sei, in denen das Kriterium des Fehlens eines unüberwindbaren Hindernisses nicht erörtert worden sei.

150 Die Kommission tritt dem Vorbringen entgegen.

Würdigung durch den Gerichtshof

151 Nach ständiger Rechtsprechung kann sich ein Verstoß gegen Art. 101 Abs. 1 AEUV nicht nur aus einer isolierten Handlung, sondern auch aus einer Reihe von Handlungen oder einem fortgesetzten Verhalten ergeben, selbst wenn ein oder mehrere Teile dieser Reihe von Handlungen oder dieses fortgesetzten Verhaltens auch für sich genommen und isoliert betrachtet einen Verstoß gegen die genannte Vorschrift darstellen könnten. Somit ist die Kommission, wenn sich die verschiedenen Handlungen wegen ihres identischen Zwecks der Verfälschung des Wettbewerbs innerhalb des Binnenmarkts in einen „Gesamtplan“ einfügen, berechtigt, die Verantwortung für diese Handlungen anhand der Beteiligung an der Zuwiderhandlung als Ganzes aufzuerlegen (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. Dezember 2012, Kommission/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, Rn. 41 und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie Urteil vom 27. Juni 2024, Servier u. a./Kommission, C-201/19 P, EU:C:2024:552, Rn. 240).

152 Ein Unternehmen, das sich durch eigene Handlungen, die den Begriff von auf ein wettbewerbswidriges Ziel gerichteten „Vereinbarungen“ oder „aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen“ im Sinne von Art. 101 Abs. 1 AEUV erfüllten und zur Verwirklichung der Zuwiderhandlung in ihrer Gesamtheit beitragen sollten, an einer solchen einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung beteiligt hat, kann somit für die gesamte Zeit seiner Beteiligung an der Zuwiderhandlung auch für das Verhalten anderer Unternehmen im Rahmen der Zuwiderhandlung zur Verantwortung gezogen werden (vgl. in diesem Sinne Urteil vom 6. Dezember 2012, Kommission/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, Rn. 42 und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie Urteil vom 27. Juni 2024, Servier u. a./Kommission, C-201/19 P, EU:C:2024:552, Rn. 241).

153 Um die Beteiligung eines Unternehmens an der Umsetzung einer solchen einheitlichen Zuwiderhandlung darzutun, muss die Kommission beweisen, dass dieses Unternehmen durch sein Verhalten zur Erreichung der von allen Beteiligten verfolgten gemeinsamen Ziele beitragen wollte und dass es von dem von anderen Unternehmen in Verfolgung dieser Ziele beabsichtigten oder an den Tag gelegten rechtswidrigen Verhalten wusste oder es vernünftigerweise vorhersehen konnte und bereit war, die daraus erwachsende Gefahr auf sich zu nehmen (Urteil vom 6. Dezember 2012, Kommission/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, Rn. 42 und die dort angeführte Rechtsprechung, sowie Urteil vom 1. Februar 2024, Scania u. a./Kommission, C-251/22 P, EU:C:2024:103, Rn. 95 und die dort angeführte Rechtsprechung).

154 Es ist somit möglich, dass sich ein Unternehmen an dem gesamten wettbewerbswidrigen Verhalten, das die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung bildet, unmittelbar beteiligt hat; dann ist die Kommission berechtigt, es für dieses gesamte Verhalten und damit für die Zuwiderhandlung in ihrer Gesamtheit zur Verantwortung zu ziehen. Es ist auch möglich, dass

sich ein Unternehmen nur an einem Teil des betreffenden Verhaltens unmittelbar beteiligt hat, aber von dem gesamten übrigen rechtswidrigen Verhalten, das die anderen Kartellbeteiligten in Verfolgung der gleichen Ziele beabsichtigten oder an den Tag legten, wusste oder es vernünftigerweise vorhersehen konnte und bereit war, die daraus erwachsende Gefahr auf sich zu nehmen. In einem solchen Fall ist die Kommission berechtigt, dieses Unternehmen für das gesamte wettbewerbswidrige Verhalten, das eine solche Zuwiderhandlung bildet, und damit für diese Zuwiderhandlung in ihrer Gesamtheit zur Verantwortung zu ziehen (Urteile vom 6. Dezember 2012, Kommission/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, Rn. 43, und vom 1. Februar 2024, Scania u. a./Kommission, C-251/22 P, EU:C:2024:103, Rn. 96 und die dort angeführte Rechtsprechung).

155 Im vorliegenden Fall hat das Gericht in den Rn. 371 bis 374 und 376 des angefochtenen Urteils im Wesentlichen auf die oben in den Rn. 151 bis 154 dargestellte Rechtsprechung verwiesen, bevor es die Gründe, aus denen die Kommission Air Canada die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung, soweit sie die Strecken innerhalb des EWR und die Strecken EU – Schweiz betrifft, zugerechnet hatte, angegeben und ihre Stichhaltigkeit geprüft hat.

156 Insoweit ist zum ersten Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes, mit dem eine Ersetzung der Begründung gerügt wird, festzustellen, dass das Gericht bei der Zurückweisung des Klagegrundes, mit dem der Kommission vorgeworfen wurde, offensichtliche Beurteilungs- und Rechtsfehler begangen zu haben, als sie Air Canada die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung auf den Strecken innerhalb des EWR und den Strecken EU – Schweiz zugerechnet habe, die Würdigung der Kommission nicht durch seine eigene ersetzt hat.

157 In den Rn. 161 und 162 des angefochtenen Urteils hat das Gericht nämlich ausgeführt, die Kommission habe im streitigen Beschluss darauf hingewiesen, dass einem Unternehmen eine einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung unter bestimmten Voraussetzungen insgesamt zugerechnet werden könne, auch wenn es sich nicht unmittelbar an allen ihren Bestandteilen beteiligt habe, und sei zu dem Ergebnis gekommen, dass eine einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung vorliege, die sämtliche betroffenen Strecken umfasse, da die in Rede stehenden Kontakte auf die Verwirklichung des von den Verantwortlichen im Rahmen eines Gesamtplans verfolgten einheitlichen Ziels ausgerichtet seien.

158 Nachdem es in den Rn. 162 und 164 des angefochtenen Urteils die Erwägungsgründe 869 bis 902 und Art. 1 des streitigen Beschlusses geprüft hatte, hat es in Rn. 165 des angefochtenen Urteils angenommen, dass „[Air Canada] leicht nachvollziehen und kontrollieren konnte, dass die Kommission sie deshalb für die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung, auch soweit sie die Strecken innerhalb der Union und die Strecken EU – Schweiz betraf, zur Verantwortung gezogen hat, weil sie zum Gesamtplan beitragen wollte, mit dem das in den Erwägungsgründen 872 bis 876 des [streitigen] Beschlusses beschriebene gemeinsame wettbewerbswidrige Ziel verfolgt wurde, und (nachweislich oder vermutlich) von den rechtswidrigen Verhaltensweisen der übrigen betroffenen Luftfrachtunternehmen wusste, an denen sie sich nicht unmittelbar beteiligt hat“.

159 Ebenso hat das Gericht unter Bezugnahme auf die Rn. 161 und 162 des angefochtenen Urteils in dessen Rn. 378 darauf hingewiesen, dass „die Kommission [Air Canada], deshalb für die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung, auch soweit sie die Strecken innerhalb des EWR und die Strecken EU – Schweiz betraf, zur Verantwortung gezogen hat, weil sie unabhängig von ihrer Eigenschaft als potenzielle Wettbewerberin auf diesen Strecken zum Gesamtplan beitragen

wollte, mit dem das … gemeinsame wettbewerbswidrige Ziel verfolgt wurde, und (nachweislich oder vermutlich) von den rechtswidrigen Verhaltensweisen der übrigen betroffenen Luftfrachtunternehmen wusste, an denen sie sich nicht unmittelbar beteiligt hat“.

160 In Rn. 379 des angefochtenen Urteils hat das Gericht hinzugefügt, aus dem 890. Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses lasse sich nicht ableiten, „dass die Kommission [Air Canada] aufgrund ihrer Eigenschaft als potenzielle Wettbewerberin auf den Strecken innerhalb des EWR und den Strecken EU – Schweiz für die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung, soweit sie diese Strecken betraf, zur Verantwortung ziehen wollte“, da „sowohl aus dem Wortlaut des Erwägungsgrundes als auch aus seinem Ziel und dem Kontext, in den er sich einfügt, hervor[geht], dass er nicht die Verantwortlichkeit der verschiedenen betroffenen Luftfrachtunternehmen für die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung, sondern deren Vorliegen betrifft“.

161 Damit ergibt sich aus den Ausführungen des Gerichts, dass sich die Kommission für die Zurechnung der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung auf den Strecken innerhalb des EWR und den Strecken EU – Schweiz an Air Canada im streitigen Beschluss nicht auf das Fehlen unüberwindbarer Hindernisse für den Zugang von Air Canada zu den betreffenden Märkten gestützt hat, sondern darauf, dass dieses Unternehmen durch sein Verhalten zur Erreichung der von allen Beteiligten verfolgten gemeinsamen Ziele beigetragen hatte, und dass es mittelbar von den rechtswidrigen Verhaltensweisen der übrigen Luftfrachtunternehmen wusste.

162 Daraus folgt, dass das Gericht entgegen dem Vorbringen von Air Canada zum ersten Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes die Begründung der Kommission nicht durch seine eigene ersetzt hat.

163 Insbesondere ist zu ihrem Vorbringen, das Gericht habe sich in den Rn. 366 bis 377 des angefochtenen Urteils auf eine Rechtsprechung und eine Prüfung gestützt, die im streitigen Beschluss nicht enthalten seien, festzustellen, dass die dort angeführte Rechtsprechung entweder in Fn. 1311 im 867. Erwägungsgrund des streitigen Beschlusses erwähnt oder von Air Canada in ihrer Erwiderung erörtert wurde. Wie in Rn. 85 des vorliegenden Urteils ausgeführt, kann aber, wenn sich das Gericht darauf beschränkt, auf das Vorbringen der Parteien einzugehen, nicht angenommen werden, dass es die vom Urheber der angefochtenen Handlung gegebene Begründung durch seine eigene ersetzt.

164 Der zweite Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes, mit dem eine Verletzung der Verteidigungsrechte gerügt wird, beruht auf der unzutreffenden Annahme von Air Canada, das Gericht habe die Begründung der Kommission ersetzt, indem es sich auf einen neuen Standpunkt gestützt habe, den die Kommission im Laufe des Verfahrens vorgebracht habe. Folglich ist der zweite Teil als unbegründet zurückzuweisen.

165 Zum dritten Teil des zweiten Rechtsmittelgrundes, mit dem ein Begründungsmangel gerügt wird, da das Gericht nicht dargelegt habe, warum die von ihm herangezogenen Grundsätze auf den vorliegenden Sachverhalt anwendbar seien, und es zur Annahme gelangt sei, dass die Kommission befugt gewesen sei, Air Canada die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung auch auf den Strecken zuzurechnen, die sie nicht bedienen dürfe, ist festzustellen, dass das Gericht in Rn. 378 des angefochtenen Urteils ausgeführt hat, dass sich die Kommission bei der Zurechnung der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung an Air Canada auch auf diesen Strecken auf ihren Beitrag zum Gesamtplan, mit dem ein gemeinsames

wettbewerbswidriges Ziel verfolgt worden sei, und auf ihre Kenntnis von den rechtswidrigen Verhaltensweisen der übrigen betroffenen Luftfrachtunternehmen gestützt habe (siehe oben, Rn. 159).

166 Dadurch hat das Gericht klar zum Ausdruck gebracht, dass sich die Verantwortlichkeit von Air Canada auf den Strecken, die sie nicht bedienen dürfe, nicht aus ihrer unmittelbaren Beteiligung an der Zuwiderhandlung auf diesen Strecken ergebe, sondern aus ihrer mittelbaren Beteiligung an der Zuwiderhandlung aufgrund ihrer Kenntnis von den übrigen rechtswidrigen Verhaltensweisen, die die anderen Beteiligten am in Rede stehenden Kartell in Verfolgung der gleichen Ziele beabsichtigt oder an den Tag gelegt hätten.

167 Air Canada beruft sich somit zu Unrecht auf eine unzureichende Begründung.

168 Mit dem vierten Teil wird schließlich geltend gemacht, das Gericht habe einen Rechtsfehler begangen, indem es im vorliegenden Fall angenommen habe, dass das Bestehen eines Wettbewerbsverhältnisses bei der Beurteilung des Vorliegens der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung nicht relevant sei, obwohl die insbesondere aus dem Urteil vom 26. Januar 2017, Duravit u. a./Kommission (C-609/13 P, EU:C:2017:46), hervorgegangene Rechtsprechung in der vorliegenden Rechtssache nicht anwendbar sei, da sie auf die besonderen Umstände des Einzelfalls beschränkt sei und sich nicht für eine feststehende und allgemeine Anwendung eigne. Hierzu ist festzustellen, dass Air Canada nichts dazu vorbringt, inwiefern sich die vorliegende Rechtssache von derjenigen unterscheidet, in der das angeführte Urteil ergangen ist, in dessen Rn. 124 der Gerichtshof ausgeführt hat, dass das Bestehen eines Wettbewerbsverhältnisses zwischen den beteiligten Unternehmen keine Voraussetzung für die Qualifizierung der wettbewerbswidrigen Verhaltensweisen als einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung ist. Da diese Beurteilung nicht an den Schweregrad der Zuwiderhandlung anknüpft, kann sich Air Canada nicht darauf berufen, dass die in der vorliegenden Rechtssache in Rede stehende einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung „weniger schwerwiegend und höchst spekulativ“ sei. Sie kann sich auch nicht darauf berufen, dass sowohl der sachliche als auch der räumliche Anwendungsbereich dieser Zuwiderhandlung weiter seien als der der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung, um die es in der Rechtssache, die dem angeführten Urteil zugrunde liege, gegangen sei.

169 Soweit Air Canada geltend macht, nur ein „aktiver Beitrag“ des Unternehmens zur Zuwiderhandlung oder der Nachweis, dass das Unternehmen eine „wesentliche Rolle“ bei der Zuwiderhandlung spiele, erlaube es, seine Verantwortlichkeit wegen seines Beitrags zum Gesamtplan, mit dem ein gemeinsames Ziel verfolgt werde, festzustellen, ist im Übrigen darauf hinzuweisen, dass es nach ständiger Rechtsprechung ein ausreichender Beleg für die Beteiligung des betreffenden Unternehmens am Kartell ist, wenn die Kommission nachweist, dass es an Treffen teilgenommen hat, bei denen wettbewerbswidrige Vereinbarungen getroffen wurden, ohne sich offen dagegen auszusprechen. Ist die Teilnahme an solchen Treffen erwiesen, obliegt es dem Unternehmen, Indizien vorzutragen, die zum Beweis seiner fehlenden wettbewerbswidrigen Einstellung bei der Teilnahme an den Treffen geeignet sind, indem es nachweist, dass es seine Wettbewerber darauf hingewiesen hatte, dass es an den Treffen mit einer anderen Zielsetzung als diese teilnahm (Urteil vom 1. Februar 2024, Scania u. a./Kommission, C-251/22 P, EU:C:2024:103, Rn. 99 und die dort angeführte Rechtsprechung).

170 Aus der Rechtsprechung folgt ferner, dass die Kommission, wenn sie dartut, dass das betreffende Unternehmen an Treffen, bei denen wettbewerbswidrige Vereinbarungen getroffen wurden, teilgenommen hat, ohne sich offen dagegen auszusprechen, nicht darüber hinaus zu beweisen

braucht, dass das Unternehmen die Absicht hatte, sich an der Zuwiderhandlung zu beteiligen; es ist vielmehr Sache dieses Unternehmens, den Beweis dafür zu erbringen, dass es sich von den Vereinbarungen und insbesondere von deren geografischem Umfang distanziert hat (Urteil vom 1. Februar 2024, Scania u. a./Kommission, C-251/22 P, EU:C:2024:103, Rn. 101).

171 Im vorliegenden Fall hat das Gericht in Rn. 382 des angefochtenen Urteils festgestellt, dass Air Canada in Bezug auf die wettbewerbswidrigen Aktivitäten auf den Strecken innerhalb des EWR und auf den Strecken EU – Schweiz, an denen sie nicht unmittelbar beteiligt gewesen sei, im Rahmen ihres dritten Klagegrundes nicht bestreite, dass sie die erforderliche Kenntnis hiervon gehabt habe.

172 In Rn. 384 des angefochtenen Urteils hat es hinzugefügt, aus dem streitigen Beschluss gehe hervor, dass Air Canada durch ihr Verhalten zur Verwirklichung des einheitlichen wettbewerbswidrigen Ziels, den Wettbewerb zwischen den betroffenen Luftfrachtunternehmen zumindest innerhalb der Union, des EWR und der Schweiz auf die Aufschläge zu beschränken, habe beitragen wollen, da sie „nicht nur zur Fortsetzung der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung ermutigt und ihre Aufdeckung gefährdet hat, indem sie es unterlassen hat, sich öffentlich vom Inhalt der Kontakte betreffend die Strecken innerhalb des EWR und die Strecken EU – Schweiz, an denen sie teilgenommen hatte, zu distanzieren oder den zuständigen Verwaltungsbehörden diese Kontakte zu melden, sondern durch die Koordinierung der Aufschläge und der Nichtzahlung von Provisionen auf den Strecken EWR – Drittländer auch mit sichergestellt [hat], dass die Spediteure die Zahlung von Aufschlägen auf den Strecken innerhalb des EWR und den Strecken EU – Schweiz nicht umgehen konnten, indem sie alternative Routen – insbesondere über Kanada – wählten, und in der Folge zur Verwirklichung des gemeinsamen wettbewerbswidrigen Ziels beigetragen [hat]“.

173 Nachdem das Gericht also festgestellt hatte, dass die Voraussetzungen für die Zurechnung der einheitlichen und fortgesetzten Zuwiderhandlung an Air Canada erfüllt seien, hat es daraus rechtsfehlerfrei geschlossen, dass die Kommission berechtigt war, Air Canada unabhängig von ihrer etwaigen Eigenschaft als potenzielle Wettbewerberin die einheitliche und fortgesetzte Zuwiderhandlung auf den Strecken innerhalb des EWR und den Strecken EU – Schweiz zuzurechnen.

174 Der vierte Teil ist daher unbegründet.

175 Folglich ist der zweite Rechtsmittelgrund als unbegründet zurückzuweisen.

176 Da keinem der Rechtsmittelgründe von Air Canada stattgegeben wird, ist das Rechtsmittel in vollem Umfang zurückzuweisen.

Kosten

177 Nach Art. 184 Abs. 2 der Verfahrensordnung des Gerichtshofs entscheidet der Gerichtshof, wenn das Rechtsmittel unbegründet ist, über die Kosten.

178 Nach Art. 138 Abs. 1 der Verfahrensordnung, der nach deren Art. 184 Abs. 1 auf das Rechtsmittelverfahren Anwendung findet, ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen.

179 Da die Rechtsmittelführerin mit ihrem Vorbringen unterlegen ist, sind ihr entsprechend dem Antrag der Kommission neben ihren eigenen Kosten die Kosten der Kommission aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen hat der Gerichtshof (Fünfte Kammer) für Recht erkannt und entschieden:

1. Das Rechtsmittel wird zurückgewiesen.

2. Air Canada trägt die Kosten.

Unterschriften