Rättsfallssamlingen

DOMSTOLENS DOM (femte avdelningen)

den 26 februari 2026 *

”Överklagande – Konkurrens – Konkurrensbegränsande samverkan – Flygfraktsmarknaden – Beslut av Europeiska kommissionen i vilket det konstateras en överträdelse av artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet och av artikel 8 i avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart – Samordning av priser för luftfraktstjänster (bränsletillägg, säkerhetstillägg och vägran att betala provisioner på tilläggsavgifterna) – Inkommande frakttjänster – Kommissionens territoriella behörighet – Kvalificerade effekter – En enda, fortlöpande överträdelse – Förordning (EG) nr 1/2003 – Artikel 25 – Preskription av kommissionens behörighet att vidta sanktionsåtgärder – Grund avseende preskription – Utgör tvingande rätt”

I mål C-367/22 P,

angående ett överklagande enligt artikel 56 i stadgan för Europeiska unionens domstol, som ingavs den 7 juni 2022,

Air Kanada, Saint-Laurent (Kanada), företrätt av I.-Z. Prodromou-Stamoudi, dikigoros, och T. Soames, avocat,

klagande,

i vilket den andra parten är:

Europeiska kommissionen, företrädd av P. Caro de Sousa och A. Dawes, båda i egenskap av ombud, biträdda av G. Peretz, BL,

svarande i första instans

meddelar

DOMSTOLEN (femte avdelningen)

sammansatt av ordföranden på fjärde avdelningen I. Jarukaitis (referent), tillika tillförordnad ordförande på femte avdelningen, samt domarna E. Regan och D. Gratsias,

generaladvokat: A. Rantos,

justitiesekreterare: handläggaren R. Stefanova-Kamisheva,

* Rättegångsspråk: engelska.

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 10 april 2024,

och efter att den 5 september 2024 ha hört generaladvokatens förslag till avgörande,

följande

Dom

1 Air Kanada har yrkat att domstolen ska upphäva den dom som meddelades av Europeiska unionens tribunal den 30 mars 2022 i målet Air Kanada/kommissionen (T-326/17, EU:T:2022:177) (nedan kallad den överklagade domen). Genom denna dom ogillade tribunalen delvis klagandens talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut C(2017) 1742 final av den 17 mars 2017 om ett förfarande enligt artikel 101 i FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (ärende COMP/39258 – Flygfrakt) (nedan kallat det omtvistade beslutet), i den del det avser klaganden, och om upphävande eller nedsättning av de böter som Air Kanada ålagts genom beslutet

Tillämpliga bestämmelser

Luftfartsavtalet EG-Schweiz

2 Avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart, som undertecknades i Luxemburg den 21 juni 1999 och godkändes på Europeiska gemenskapens vägnar genom rådets och, i fråga om avtalet av den 4 april 2002 om vetenskapligt och tekniskt samarbete, kommissionens beslut 2002/309/EG, Euratom om ingående av sju avtal med Schweiziska edsförbundet (EGT L 114, 2002, s. 1) (nedan kallat luftfartsavtalet EG-Schweiz), trädde i kraft den 1 juni 2012. Artiklarna 8 och 9 i detta avtal motsvarar i tillämpliga delar artiklarna 101 och 102 FEUF.

3 I artikel 11 i nämnda avtal föreskrivs följande:

”1. Bestämmelserna i artikel 8 och 9 skall tillämpas … av gemenskapens institutioner i enlighet med gemenskapslagstiftning som förtecknas i bilagan till detta avtal, med beaktande av behovet av nära samarbete mellan gemenskapens institutioner och de schweiziska myndigheterna.

2. De schweiziska myndigheterna skall, i enlighet med bestämmelserna i artiklarna 8 och 9, avgöra om alla avtal, beslut och samordnade förfaranden är tillåtna … avseende flyglinjer mellan Schweiz och tredje land.”

4 Rådets förordning (EG) nr 1/2003 av den 16 december 2002 om tillämpning av konkurrensreglerna i artiklarna [101] och [102 FEUF] (EGT L 1, 2003, s. 1) blev tillämplig inom ramen för samma avtal, med verkan från och med den 5 december 2007, genom beslut nr 1/2007 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté som inrättats genom avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart av den 5 december 2007 om ersättande av bilagan till [Avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart] (EUT L 34, 2008, s. 19). Den ersatte vid denna tidpunkt

rådets förordning (EEG) nr 3975/87 av den 14 december 1987 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för konkurrensreglerna på lufttrafikföretag (EGT L 374, 1987, s. 1), som fanns med i bilagan till luftfartsavtalet EG-Schweiz sedan detta trädde i kraft.

EUF-fördraget

5 Artikel 101.1 FEUF har följande lydelse:

”Följande är oförenligt med den inre marknaden och förbjudet: alla avtal mellan företag, beslut av företagssammanslutningar och samordnade förfaranden som kan påverka handeln mellan medlemsstater och som har till syfte eller resultat att hindra, begränsa eller snedvrida konkurrensen inom den inre marknaden, särskilt sådana som innebär att

a) inköps- eller försäljningspriser eller andra affärsvillkor direkt eller indirekt fastställs,

b) produktion, marknader, teknisk utveckling eller investeringar begränsas eller kontrolleras,

c) marknader eller inköpskällor delas upp,

…”

EES-avtalet

6 Artikel 53 i avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet av den 2 maj 1992 (EGT L 1, 1994, s. 3) (nedan kallat EES-avtalet) återger i tillämpliga delar innehållet i artikel 101 FEUF.

7 Förordning nr 1/2003, i dess lydelse enligt rådets förordning (EG) nr 411/2004 av den 26 februari 2004 av den 26 februari (EUT L 68, 2004, s. 1), införlivades med EES-avtalet genom dels Gemensamma EES-kommitténs beslut nr 130/2004 av den 24 september 2004 om ändring av bilaga XIV (Konkurrens), protokoll 21 (om genomförandet av konkurrensregler tillämpliga på företag) och protokoll 23 (om samarbetet mellan övervakningsmyndigheterna) till EES-avtalet (EUT L 64, 2005, s. 57), vilket trädde i kraft den 19 maj 2005, dels Gemensamma EES-kommitténs beslut nr 40/2005 av den 11 mars 2005 om ändring av bilaga XIII (Transport) och protokoll 21 (om genomförandet av konkurrensregler tillämpliga på företag) till EES-avtalet (EUT L 198, 2005, s. 38), vilket trädde i kraft samma dag.

Förordning nr 1/2003

8 I artikel 7.1 i förordning nr 1/2003 föreskrivs följande:

”Om [Europeiska] kommissionen till följd av ett klagomål eller på eget initiativ konstaterar att bestämmelserna i artikel [101 FEUF] eller artikel [102 FEUF] har överträtts, får den genom beslut ålägga de berörda företagen eller företagssammanslutningarna att upphöra med överträdelsen. För detta ändamål får kommissionen ålägga dem alla åtgärder som hänför sig till företagets agerande (beteendemässiga åtgärder) eller strukturella åtgärder som är proportionerliga mot överträdelsen och nödvändig för att få denna att upphöra. Strukturella åtgärder får endast åläggas om det antingen inte finns någon lika effektiv beteendemässig åtgärd eller om en lika effektiv beteendemässig åtgärd skulle

vara mer betungande för det berörda företaget än den strukturella åtgärden. Om kommissionen har ett berättigat intresse av det får den även konstatera att en överträdelse tidigare har ägt rum.”

9 I artikel 23 i förordningen, med rubriken ”Böter”, föreskrivs följande i punkterna 2 och 3:

”2. Kommissionen får genom beslut ålägga företag och företagssammanslutningar böter, om de uppsåtligen eller av oaktsamhet

a) överträder artikel [101 FEUF] eller [102 FEUF] i fördraget, …

…

För varje företag och företagssammanslutning som deltagit i överträdelsen får böterna inte överstiga 10 % av föregående räkenskapsårs sammanlagda omsättning.

3. När bötesbeloppet fastställs, skall hänsyn tas både till hur allvarlig överträdelsen är och hur länge den pågått.”

10 I artikel 25 i nämnda förordning anges följande:

”1. Följande preskriptionstider gäller kommissionens befogenheter enligt artiklarna 23 och 24:

a) Tre år vid överträdelser av bestämmelser om begäran om upplysningar eller genomförande av inspektioner.

b) Fem år vid övriga överträdelser.

2. Preskriptionstiden skall räknas från och med den dag när överträdelsen begås. Vid fortsatta eller upprepade överträdelser skall dock tiden räknas från och med den dag då överträdelsen upphörde.

3. Preskriptionstiden för åläggande av böter eller föreläggande av viten skall avbrytas av åtgärder som vidtas av kommissionen eller av en medlemsstats konkurrensmyndighet i syfte att undersöka eller ingripa mot överträdelsen. Avbrottet i preskriptionstiden gäller från och med den dag när minst ett företag eller en företagssammanslutning som har deltagit i överträdelsen har underrättats om åtgärden. Åtgärder som avbryter preskriptionstiden omfattar särskilt

a) skriftliga framställningar om upplysningar vilka görs av kommissionen eller av en medlemsstats konkurrensmyndighet,

b) skriftliga tillstånd att genomföra inspektioner vilka kommissionen eller en medlemsstats konkurrensmyndighet har givit sina tjänstemän,

c) kommissionens eller en medlemsstats konkurrensmyndighets inledande av ett förfarande,

d) meddelanden om invändningar från kommissionen eller en medlemsstats konkurrensmyndighet.

4. Avbrottet i preskriptionstiden gäller alla företag eller företagssammanslutningar som har deltagit i överträdelsen.

5. Efter varje avbrott börjar preskriptionstiden att löpa på nytt. Preskriptionstiden skall dock löpa ut senast den dag då en period som är lika med den dubbla preskriptionstiden har förflutit utan att kommissionen har ålagt böter eller förelagt viten. Denna period skall förlängas med den tid under vilken preskriptionstiden tillfälligt har upphört att löpa enligt punkt 6.

6. Preskriptionstiden för åläggande av böter eller föreläggande av viten skall tillfälligt upphöra att löpa så länge som kommissionens beslut är föremål för prövning av [EU]-domstolen.”

11 I artikel 32 c i förordning nr 1/2003 föreskrevs att denna förordning inte skulle tillämpas på ”lufttransporter mellan flygplatser i gemenskapen och tredje land”.

12 Denna bestämmelse upphävdes från och med den 1 maj 2004 genom artikel 3 i förordning nr 411/2004.

Bakgrund till tvisten och det omtvistade beslutet

13 Bakgrunden till tvisten och det omtvistade beslutet, såsom dessa beskrivs i punkterna 1–60 i den överklagade domen, kan med avseende på förevarande mål sammanfattas enligt följande.

14 Air Kanada är ett flygbolag som är verksamt på flygfraktsmarknaden.

15 Inom fraktsektorn ombesörjer flygbolag godstransporter med flyg (nedan kallade fraktförare). Fraktförarna tillhandahåller som huvudregel frakttjänster åt speditörer, vilka organiserar godstransporter för avsändarnas räkning. Speditörerna betalar fraktförarna ett pris som består av dels avgifter beräknade per kilo, dels olika tillägg.

Det administrativa förfarandet

16 Kommissionen mottog den 7 december 2005 en ansökan om immunitet mot böter i enlighet med meddelandet om immunitet mot böter och nedsättning av böter i kartellärenden (EGT C 45, 2002, s. 3). Ansökan hade getts in av Deutsche Lufthansa och dess dotterbolag Lufthansa Cargo AG och Swiss International Air Lines AG. I ansökan angavs att det förekom konkurrensbegränsande avtal mellan flera fraktförare i fråga om prissättning av frakttjänster genom bränsletillägg, säkerhetstillägg och vägran att betala provisioner på tilläggsavgifterna till speditörerna (nedan vägran att betala provisioner).

17 Den 14 och den 15 februari 2006 genomförde kommissionen oanmälda inspektioner i flera fraktförares lokaler.

18 Till följd av dessa inspektioner ingav flera transportörer, däribland Air Kanada, en ansökan om immunitet med stöd av meddelandet om immunitet mot böter och nedsättning av böter i kartellärenden, som avses i punkt 16 ovan.

19 Den 19 december 2007 riktade kommissionen ett meddelande om invändningar till 27 transportörer, däribland Air Kanada, som därefter inkom med synpunkter. Ett muntligt hörande ägde rum mellan den 30 juni och den 4 juli 2008.

Det ursprungliga beslutet

20 Den 9 november 2010 antog kommissionen beslut K(2010) 7694 slutlig om ett förfarande enligt artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (ärende COMP/39258 – Flygfrakt) (nedan kallat det ursprungliga beslutet). Beslutet riktades till 21 flygbolag, däribland Air Kanada, beträffande vilket det emellertid inte hade konstaterats någon överträdelse i fråga om lufttransport mellan flygplatser inom Europeiska unionen och lufttransport på flyglinjer mellan flygplatser inom unionen och schweiziska flygplatser (nedan kallade flyglinjerna EU–Schweiz).

21 I beslutet angavs att de fraktförare som befunnits ansvariga hade samordnat sitt beteende i fråga om prissättning av frakttjänster, genom att komma överens om bränsletillägg, säkerhetstillägg och betalningsvägran avseende provisioner, och därigenom hade deltagit i en enda, fortlöpande överträdelse av artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz. Denna överträdelse omfattade Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och Schweiz.

Domarna av den 16 december 2015

22 Genom dom av den 16 december 2015, Air Kanada/kommissionen (T-9/11, EU:T:2015:994), ogiltigförklarade tribunalen det ursprungliga beslutet i den del det avsåg Air Kanada. Genom ytterligare tolv domar samma dag ogiltigförklarade tribunalen även, helt eller delvis, detta beslut i den del det avsåg tolv andra fraktförare eller grupper av fraktförare.

23 Tribunalen fann att beslutet hade brister i motiveringen.

Det omtvistade beslutet

24 Den 20 maj 2016 tillställde kommissionen de fraktförare som avses i det ursprungliga beslutet och som hade väckt talan mot detta vid tribunalen en skrivelse i vilken de informerades om att kommissionen hade för avsikt att på nytt anta ett beslut om att de hade deltagit i en enda, fortlöpande överträdelse av artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz på samtliga flyglinjer som nämns i det ursprungliga beslutet. De beviljades en tidsfrist på en månad för att inkomma med synpunkter. Alla utnyttjade denna möjlighet.

25 Den 17 mars 2017 antog kommissionen det omtvistade beslutet, som riktar sig till 19 fraktförare, däribland Air Kanada.

26 I det omtvistade beslutet anges att de fraktförare som befunnits ansvariga hade samordnat sitt beteende i fråga om prissättning av frakttjänster över hela världen genom bränsletillägg, säkerhetstillägg och vägran att betala provisioner (nedan kallad den omtvistade kartellen). Detta innebar att de begått en enda, fortlöpande överträdelse av artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz.

27 Kommissionen förklarade i avsnitt 4 i det omtvistade beslutet (Beskrivning av omständigheterna) att utredningen hade påvisat en världsomspännande kartell som grundade sig på ett nätverk av bilaterala och multilaterala kontakter mellan konkurrenter som hade upprätthållits under lång tid. Kontakterna avsåg det beteende som konkurrenterna beslutat om, planerat eller övervägt i

förhållande till de olika priskomponenter för flygfrakttjänster som nämns i punkten ovan. Kommissionen fann att kontaktnätets gemensamma syfte var att samordna konkurrenternas beteende i fråga om prissättning eller att minska osäkerheten i fråga om deras prispolitik. Kommissionen beskrev därefter kontakterna avseende bränsletillägg, säkerhetstillägg respektive betalningsvägran avseende provisioner och bedömde den faktiska bevisningen avseende dels den omtvistade kartellen i dess helhet, dels var och en av mottagarna av nämnda beslut.

28 I avsnitt 5 i det omtvistade beslutet, med rubriken ”Tillämpning av relevanta konkurrensregler”, tillämpade kommissionen artikel 101 FEUF på omständigheterna i förevarande fall, samtidigt som den preciserade att hänvisningarna till denna artikel även skulle läsas som hänvisningar till artikel 53 i EES-avtalet och till artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz, eftersom dessa bestämmelser gäller i tillämpliga delar, om inte annat anges.

29 Kommissionen prövade vidare gränserna för sin territoriella och tidsmässiga behörighet att fastställa och beivra en överträdelse av konkurrensreglerna i förevarande fall.

30 Kommissionen fann i skälen 822–832 i det omtvistade beslutet, under punkt 5.2 i beslutet med rubriken ”Kommissionens behörighet”, att den inte skulle tillämpa artikel 101 FEUF på avtal och förfaranden på flyglinjer mellan flygplatser inom unionen och flygplatser belägna utanför EES (nedan kallade flyglinjer EU–tredjeländer) avseende tiden före den 1 maj 2004. Kommissionen förklarade vidare att den inte skulle tillämpa artikel 53 i EES-avtalet på avtal och samordnade förfaranden på flyglinjer EU-tredjeländer och på flyglinjer mellan flygplatser belägna i stater som är parter i EES-avtalet och som inte är medlemmar i unionen och flygplatser i tredjeländer (nedan kallade flyglinjer EES (ej EU)–tredjeländer), avseende tiden före den 19 maj 2005. Kommissionen förklarade även att den inte skulle tillämpa artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz på avtal och samordnade förfaranden på flyglinjer EU–Schweiz avseende tiden före den 1 juni 2002. Kommissionen preciserade även i skäl 832 att det omtvistade beslutet ”inte avser att fastställa något åsidosättande av artikel 8 i [luftfartsavtalet EG-Schweiz] avseende frakttjänster mellan [Schweiz och tredjeländer]”.

31 I skälen 1036–1046 i det omtvistade beslutet, nämligen punkt 5.3.8 under rubriken ”Tillämpligheten av artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på inkommande flyglinjer”, underkände kommissionen de argument som framförts av vissa av de fraktförare som befunnits ansvariga enligt vilka kommissionen påstods – ur folkrättslig synvinkel – ha överträtt sin territoriella behörighet genom att fastställa och beivra överträdelser av dessa båda bestämmelser på flyglinjer från tredjeländer till EES (nedan kallade ”inkommande flyglinjer” och, vad gäller de frakttjänster som erbjuds på dessa flyglinjer, ”inkommande frakttjänster”).

32 I skäl 1045 i det omtvistade beslutet påpekade kommissionen särskilt att konkurrensbegränsande förfaranden beträffande inkommande frakttjänster kunde ”ha omedelbara, påtagliga och förutsebara effekter inom unionen och EES, eftersom ökade kostnader för flygtransporter till EES och därigenom högre priser för importerade varor kan ha effekter på konsumenter inom EES”. Kommissionen tillade att dessa förfaranden kunde ha sådana effekter även på tillhandahållandet av frakttjänster av andra fraktförare inom EES, mellan olika navflygplatser (*hubs*) inom EES som används av fraktförare från tredjeländer och destinationsflygplatserna inom EES för dessa försändelser som tredjelandsfraktförarna inte trafikerar.

33 I skäl 1046 i samma beslut påpekade kommissionen dessutom att den omtvistade kartellen hade ”genomförts på global nivå”, att kartellarrangemangen avseende inkommande flyglinjer utgjorde en integrerad del i den enda, fortlöpande överträdelsen av artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet och att en enhetlig tillämpning av tilläggsavgifterna på global nivå var ett av nyckelinslagen i denna kartell.

34 Underavsnitt 5.3 i det omtvistade beslutet, avseende tillämpningen av artikel 101 FEUF, artikel 53 i EES-avtalet och artikel 8 i luftfartsavtalet EG-Schweiz på omständigheterna i förevarande mål, innehåller skälen 833–1052. I skäl 846 i beslutet fann kommissionen för det första att de fraktförare som befunnits ansvariga hade samordnat sitt beteende eller påverkat prissättningen, ”vilket i slutändan utgjorde ett fastställande av priserna avseende” bränsletillägget, säkerhetstillägget och betalningen av provisioner på dessa tilläggsavgifter till speditörerna. I skäl 861 i det omtvistade beslutet fann kommissionen utifrån vad som framkommit under utredningen att det ”övergripande systemet för samordning av prissättningsbeteendet för frakttjänster” utgjorde en ”sammansatt överträdelse som består av olika handlanden som antingen [kunde] anses utgöra avtal eller samordnade förfaranden där konkurrenterna avsiktligen ersatte de risker som är förenade med konkurrens med ett praktiskt samarbete”.

35 För det andra fann kommissionen, i skäl 869 i det omtvistade beslutet, att ”det aktuella beteendet [utgjorde] en enda, fortlöpande överträdelse av artikel 101 [FEUF]”. I skälen 870–902 i beslutet preciserade kommissionen att de aktuella arrangemangen hade ett enda konkurrensbegränsande syfte, nämligen att hindra konkurrensen inom fraktsektorn i EES, att de avsåg tillhandahållande av frakttjänster och prissättning av dessa tjänster, att de avsåg samma företag, att de var av en enda, fortlöpande karaktär och att de avsåg tre beståndsdelar, nämligen bränsletillägget, säkerhetstillägget och betalningsvägran avseende provisioner.

36 I detta sammanhang angav kommissionen, i skäl 882 i beslutet, att Air Kanada var inblandat i två av de tre delarna av överträdelsen, nämligen bränsletillägg och säkerhetstillägg. I samma skäl tillade kommissionen att Air Kanada, med hänsyn till denna inblandning, ändå ”rimligen skulle ha kunnat förutse utbytet” mellan parterna i fråga om betalningen av en provision på tilläggsavgifterna och var beredd att försäkra risken för detta, och att det även fanns bevis för att bolaget hade fått kännedom om diskussionerna om betalningen av provisioner på tilläggsavgifterna.

37 Kommissionen fann för det tredje, i skäl 903 i det omtvistade beslutet, att det aktuella konkurrensbegränsande beteendet hade till syfte att begränsa konkurrensen åtminstone inom unionen, EES och Schweiz. I skäl 917 i det omtvistade beslutet tillade kommissionen att det inte var nödvändigt att beakta de konkreta effekterna av beteendet.

38 I skälen 972–1021 i det omtvistade beslutet gick kommissionen, för det fjärde, igenom lagstiftningen i sju tredjeländer. Flera av de fraktförare som befunnits ansvariga hade hävdat att lagstiftningen i dessa länder ålade dem att samordna sitt beteende avseende tilläggsavgifter, vilket innebär att gällande konkurrensregler inte kunde tillämpas. Kommissionen ansåg att dessa fraktförare inte hade förmått visa att deras handlande var följden av tvång enligt lagstiftningen i dessa tredjeländer.

39 I skälen 1024–1035 i det omtvistade beslutet slog kommissionen, för det sjätte, fast att den enda, fortlöpande överträdelsen märkbart kunde påverka handeln mellan medlemsstaterna, mellan parterna i EES-avtalet och mellan parterna i luftfartsavtalet EG-Schweiz.

40 Avsnitt 7 i det omtvistade beslutet, med rubriken ”Överträdelsens varaktighet”, innehåller skälen 1146–1169 i beslutet. I skäl 1146 i det angripna beslutet fann kommissionen att den omtvistade kartellen hade inletts den 7 december 1999 och pågått till och med den 14 februari 2006. I samma skäl preciserade kommissionen att kartellen utgjorde en överträdelse av

– artikel 101 FEUF avseende perioden 7 december 1999–14 februari 2006, vad gäller lufttrafik mellan flygplatser inom unionen,

– artikel 101 FEUF avseende perioden 1 maj 2004–14 februari 2006, vad gäller lufttrafik på linjerna EU–tredjeländer,

– artikel 53 i EES-avtalet avseende perioden 7 december 1999–14 februari 2006, vad gäller lufttrafik mellan flygplatser inom EES (nedan kallade EES-interna flyglinjer),

– artikel 53 i EES-avtalet avseende perioden 19 maj 2005–14 februari 2006, vad gäller lufttrafik på linjerna EES (ej EU)–tredjeländer,

– artikel 8 i avtalet EG–Schweiz om luftfart avseende perioden 1 juni 2002–14 februari 2006, vad gäller lufttrafik på linjerna EU–Schweiz.

41 I skäl 1169 i detta beslut påpekade kommissionen att överträdelsens varaktighet, vad gäller Air Kanada, sträckte sig från den 21 september 2000 till den 14 februari 2006.

42 I avsnitt 8 i det omtvistade beslutet undersökte kommissionen de korrigerande åtgärder som skulle vidtas och de böter som skulle åläggas, med hänvisning till riktlinjerna för beräkning av böter som döms ut enligt artikel 23.2 a i förordning (EG) nr 1/2003 (EUT C 210, 2006, s. 2).

43 Artiklarna 1, 3 och 4 i det omtvistade beslutet har följande lydelse:

”Artikel 1

Följande företag har, på nedan angivna linjer och under nedan angivna tidsperioder, begått en enda fortlöpande överträdelse av artikel 101 [FEUF], artikel 53 i [EES-avtalet] och artikel 8 i [avtalet EG-Schweiz om luftfart] genom att samordna sitt beteende i fråga om prissättningen på tillhandahållande av flygfrakttjänster världen över, såvitt avser bränsletillägget, säkerhetstillägget och betalningen av provision på tilläggsavgifterna.

1) Följande företag har överträtt artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet vad gäller [EES-interna] linjer … under följande perioder:
   a) Air Kanada, från den 21 september 2000 till den 14 februari 2006;

   …

2) Följande företag har överträtt artikel 101 FEUF vad gäller [linjer EU–tredjeländer] under följande perioder:
   a) Air Kanada, från 1 maj 2004 till den 14 februari 2006;

   …

3) Följande företag har överträtt artikel 53 i EES-avtalet vad gäller [linjer EES (ej EU)–tredjeländer] under följande perioder:

a) Air Kanada, från den 19 maj 2005 till den 14 februari 2006;

…

4) Följande företag har överträtt artikel 8 i [luftfartsavtalet EG-Schweiz] vad gäller flyglinjerna [EU-Schweiz] under följande perioder:
a) Air Kanada, från 1 juni 2002 till den 14 februari 2006;

…

Artikel 3

Följande böter åläggs för den enda, fortlöpande överträdelse som avses i artikel 1 i detta beslut …:

a) Air Kanada, 21 037 500 [euro].

…

Artikel 4

De företag som avses i artikel 1 ska omedelbart upphöra med den enda, fortlöpande överträdelse som avses i nämnda artikel, om så inte redan har skett.

De ska även avhålla sig från att upprepa handlanden eller beteenden som har ett identiskt eller liknande syfte eller resultat.”

Förfarandet vid tribunalen och den överklagade domen

44 Genom ansökan som inkom till tribunalens kansli den 29 maj 2017 väckte Air Kanada talan om ogiltigförklaring av det omtvistade beslutet i den del det avsåg Air Kanada och, i andra hand, om upphävande eller nedsättning av de ålagda böterna.

45 Air Kanada åberopade fem grunder till stöd för sin talan om ogiltigförklaring.

46 Den tredje grunden avsåg uppenbart oriktiga bedömningar och felaktig rättstillämpning när Air Kanada hölls ansvarigt för den enda, fortlöpande överträdelsen i den del den avsåg de EES-interna flyglinjerna och flyglinjerna EU–Schweiz. Den fjärde grunden avsåg kommissionens bristande behörighet att fastställa och beivra en överträdelse av artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på inkommande flyglinjer samt flyglinjer EU–tredjeländer före den 1 maj 2004 och på linjer EES (ej EU)–tredjeländer före den 19 maj 2005.

47 Genom den överklagade domen biföll tribunalen talan såvitt avsåg den femte grundens andra del, vilken avsåg kommissionens underlåtenhet att med hjälp av trovärdig bevisning styrka de omständigheter som lagts klaganden till last, och ogiltigförklarade artikel 1.1 a, 2 a, 3 a och 4 a i det omtvistade beslutet, i den del det däri fastställs att Air Kanada deltagit i den del av den enda, fortlöpande överträdelsen som avser betalningsvägran avseende provisioner, och fastställde det bötesbelopp som ålagts Air Kanada i artikel 3 a i detta beslut till 17 952 000 euro. I övrigt ogillades talan.

Parternas yrkanden i målet om överklagande

48 Air Kanada har yrkat att domstolen ska

– upphäva den överklagade domen,

– ogiltigförklara det omtvistade beslutet eller, i andra hand, antingen artikel 1.1 a, artikel 1.2 a, artikel 1.3 a eller artikel 1.4 a i beslutet eller dessa tillsammans,

– undanröja eller väsentligt nedsätta bötesbeloppet,

– i andra hand, återförvisa målet till tribunalen, och

– förplikta kommissionen att ersätta klagandenas rättegångskostnader vid domstolen och två tredjedelar av kommissionens rättegångskostnader vid tribunalen.

49 Kommissionen har yrkat att domstolen ska ogilla överklagandet och förplikta Air Kanada att ersätta rättegångskostnaderna.

Prövning av överklagandet

50 Air Kanada har åberopat tre grunder till stöd för sitt överklagande. Den första grunden avser felaktig rättstillämpning vid bedömningen av kommissionens behörighet att fastställa och beivra en överträdelse på inkommande flyglinjer. Den andra grunden avser felaktig rättstillämpning vid bedömningen av Air Canadas ansvar för den överträdelse som begåtts på de EES-interna linjerna och flyglinjerna EU–Schweiz. Den tredje grunden avser underlåtenhet att ex officio pröva preskriptionen vad gäller Air Canadas beteende på dessa linjer.

51 Domstolen kommer först att pröva den första grunden, därefter den tredje och slutligen den andra grunden.

Den första grunden: Kommissionens behörighet med avseende på inkommande flyglinjer

52 Den första grunden består av två delar, varav den andra består av sju anmärkningar. Den första delen av denna grund och den första anmärkningen i den andra delen av denna grund avser en felaktig tillämpning av enbart kriteriet om kvalificerade effekter av konkurrensbegränsande förfaranden i unionen (nedan kallat kriteriet om kvalificerade effekter) för att fastställa kommissionens behörighet. Den andra till den femte anmärkningen i den andra delgrunden avser felaktig rättstillämpning vid fastställandet av villkoren för tillämpning av detta kriterium. Den sjätte och den sjunde anmärkningen i den andra delgrunden avser användningen av begreppet en enda, fortlöpande överträdelse.

Den första delen och den första anmärkningen i den andra delgrunden: Felaktig tillämpning av kriteriet om kvalificerade effekter för att fastställa kommissionens behörighet

– *Parternas argument*

53 Genom den första grundens första del har Air Kanada gjort gällande att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning genom att inte pröva tillämpningen av kriteriet avseende platsen för genomförandet av konkurrensbegränsande förfaranden (nedan kallat genomförandekriteriet) på inkommande frakttjänster, genom att slå fast att ”kriteriet om kvalificerade effekter [var] förankrat i ordalydelsen i artikel 101 FEUF” och genom att slå fast att ett beteende som innebar samordning av priser som bestämts utanför unionen omfattades av tillämpningsområdet för artikel 101.1 FEUF enbart på grundval av kriteriet om kvalificerade effekter, utan att det var nödvändigt att avgöra huruvida ett sådant beteende hade till syfte eller resultat att begränsa eller snedvrida konkurrensen på den inre marknaden.

54 Enligt Air Kanada kan kriteriet om kvalificerade effekter, som omfattas av folkrätten, inte ersätta bedömningen av de konkurrensbegränsande effekterna ”inom den inre marknaden”, vilket krävs enligt ordalydelsen i artikel 101.1 FEUF. Detta kriterium utgör ett ytterligare krav som endast blir relevant enligt folkrätten om kraven i artikel 101.1 FEUF är uppfyllda.

55 Genom den första anmärkningen i den första grundens andra del, som avser punkterna 225–279 i den överklagade domen, har Air Kanada gjort gällande att tribunalen gjorde en felaktig tillämpning av rättspraxis avseende bedömningen av de effekter på konkurrensen som följer av en överträdelse genom syfte.

56 För det första gjorde tribunalen sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den fann att kriteriet om kvalificerade effekter, vid överträdelse genom syfte, inte kräver att konkreta konkurrensbegränsande verkningar visas och, följaktligen, genom att befria kommissionen från skyldigheten att göra en bedömning av det aktuella beteendets konkurrensbegränsande verkningar mot bakgrund av dess konkurrensbegränsande syfte.

57 För det andra gjorde tribunalen sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den fann att ett beteende som antogs och genomfördes utanför EES med avseende på tjänster som såldes utanför EES var tillräckligt skadligt för konkurrensen på den inre marknaden för att anses utgöra en konkurrensbegränsning genom syfte, utan att göra en lämplig bedömning av samtliga relevanta omständigheter, inbegripet beteendets inverkan på konkurrensen inom EES. Det följer emellertid av domstolens praxis att ett förbud mot export till unionen från ett tredjeland inte utgör en konkurrensbegränsning genom syfte, medan samma exportförbud mellan medlemsstater är ett sådant förbud.

58 Kommissionen har bestritt dessa argument.

– *Domstolens bedömning*

59 För att bemöta Air Canadas argument att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning genom att inte pröva genomförandekriteriet, ska det för det första erinras om att domstolen, i punkt 46 i sin dom av den 6 september 2017, Intel/kommissionen (C-413/14 P, EU:C:2017:632), prövade en grund genom vilken tribunalen ifrågasattes för att ha slagit fast att kommissionens behörighet att fastställa och beivra ett beteende utanför unionen med stöd av folkrättsliga regler

kunde fastställas, antingen med hänsyn till genomförandekriteriet eller mot bakgrund av kriteriet om kvalificerade effekter, har slagit fast att kriteriet om kvalificerade effekter i sig kan ligga till grund för kommissionens behörighet.

60 Domstolen slog fast detta efter att i punkterna 42 och 45 i den domen ha erinrat om dels att unionens konkurrensregler i artiklarna 101 och 102 FEUF syftar till att omfatta kollektiva och ensidiga beteenden hos företag, som begränsar konkurrensen på den inre marknaden, dels att kriterierna avseende genomförande och kvalificerade effekter har samma syfte, det vill säga att omfatta beteenden som visserligen inte har vidtagits inom unionen, men som kan få konkurrensbegränsande verkningar på unionsmarknaden.

61 Av detta följer att kriteriet avseende genomförande och kriteriet om kvalificerade effekter är alternativa och att endast ett av dessa kriterier i sig är tillräckligt för att, på grundval av folkrättsliga regler, motivera kommissionens behörighet med avseende på ett beteende utanför unionen. Eftersom tribunalen i punkt 291 i den överklagade domen fann att kommissionen hade fog för att anse att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt, kan Air Kanada inte vinna framgång med sitt argument att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning genom att inte pröva genomförandekriteriet.

62 För det andra ska domstolen pröva Air Canadas argument att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den befriade kommissionen från skyldigheten att bedöma det aktuella beteendets verkningar mot bakgrund av dess konkurrensbegränsande syfte.

63 Tribunalen preciserade visserligen i punkt 232 i den överklagade domen att ”[n]är det, såsom i förevarande fall, föreligger ett beteende som kommissionen ha[de] ansett vara så pass skadligt för konkurrensen på den inre marknaden eller inom EES att det kan kvalificeras som en konkurrensbegränsning ’genom syfte’ i den mening som avses i artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet, kan det inte heller krävas att det ska visas att det föreligger konkreta effekter för att ett beteende ska kvalificeras som en konkurrensbegränsning ’genom resultat’ i den mening som avses i dessa bestämmelser”.

64 Tribunalen angav på ett liknande sätt i punkt 236 i den överklagade domen att under dessa omständigheter tolka kriteriet om kvalificerade effekter på det sättet att det krävs bevis för det omtvistade beteendets konkreta effekter även om det föreligger en konkurrensbegränsning genom ”syfte”, skulle innebära att kommissionens behörighet att fastställa och beivra en överträdelse av artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet skulle underställas ett villkor som inte har något stöd i lydelsen i dessa bestämmelser.

65 Av detta drog tribunalen, i punkt 237 i den överklagade domen, slutsatsen att Air Kanada dels inte med giltig verkan kunde kritisera kommissionen för att ha begått ett fel när den fann att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt, trots att kommissionen i skälen 917, 1190 och 1277 i det omtvistade beslutet hade angett att den inte var skyldig att bedöma de konkurrensbegränsande effekterna av det omtvistade beteendet mot bakgrund av det omtvistade beteendets konkurrensbegränsande syfte, dels inte heller av dessa skäl kunde dra slutsatsen att kommissionen inte hade gjort någon analys av beteendets effekter på den inre marknaden eller inom EES vid tillämpningen av detta kriterium.

66 Såsom redan framgår av de skäl som anges i andra hand i punkt 237 går det emellertid inte att av dessa skäl, som bestritts av Air Kanada, dra slutsatsen att tribunalen, för att fastställa att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt i förevarande fall, ansåg att det räckte att det omtvistade avtalet kunde kvalificeras som en konkurrensbegränsning genom syfte.

67 Det framgår nämligen av punkterna 228–244 i den överklagade domen att tribunalen i de ifrågasatta punkterna endast underkände de argument som Air Kanada hade framfört, vilka sammanfattats i punkt 216 i den överklagade domen. I dessa punkter redogjorde tribunalen således för skälen till att det var felaktigt av Air Kanada att hävda att den omständigheten att kommissionen i motiveringen till det omtvistade beslutet, i skäl 917, avseende kvalificeringen av den aktuella konkurrensbegränsningen och, vad gäller skälen 1190 och 1277 i det beslutet, beräkningen av böterna, hade angett att det inte var nödvändigt att visa att det förelåg verkliga konkurrensbegränsande verkningar, eftersom det kritiserade beteendets konkurrensbegränsande syfte var styrkt, innebar att kommissionen, på grund av detta konkurrensbegränsande syfte, hade underlåtit att bedöma huruvida detta beteende hade gett upphov till de kvalificerade effekter som krävs för att fastställa dess behörighet att tillämpa artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på inkommande frakttjänster.

68 Tribunalen gjorde sig inte skyldig till felaktig rättstillämpning när den fann att kriteriet om kvalificerade effekter, som ligger till grund för kommissionens extraterritoriella behörighet, skiljer sig från frågan huruvida den omtvistade kartellen kan kvalificeras som en konkurrensbegränsning i den mening som avses i artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet. Såsom generaladvokaten också har påpekat i punkt 42 i sitt förslag till avgörande, sammanfaller inte kriteriet om kvalificerade effekter, som kan ligga till grund för kommissionens extraterritoriella behörighet att tillämpa unionens och EES-konkurrensreglerna i folkrättsligt hänseende, med det kriteriet om konkurrensbegränsning, genom syfte eller resultat, inom unionens eller EES-marknadens inre marknad, vilket är en förutsättning för kommissionens behörighet att fastställa och beivra en överträdelse av dessa konkurrensregler med stöd av unionsrätten.

69 Tribunalens bedömning i syfte att fastställa huruvida kommissionen gjorde en riktig bedömning när den fann att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt i förevarande fall framgår vidare av punkterna 245–279 i den överklagade domen vad gäller samordningen av inkommande frakttjänster betraktad för sig och i punkterna 280–291 i den domen vad gäller den enda, fortlöpande överträdelsen i dess helhet.

70 Under dessa omständigheter har Air Kanada gjort en felaktig tolkning av den överklagade domen genom att hävda att tribunalen ansåg att det, för att på grundval av kriteriet om kvalificerade effekter fastställa kommissionens behörighet att tillämpa artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på beteenden utanför EES, var möjligt att underlåta att styrka sådana effekter när dessa beteenden kan kvalificeras som konkurrensbegränsning genom syfte. De argument som det redogjorts för i punkt 56 ovan kan följaktligen inte godtas.

71 För det tredje grundar sig även argumentet att tribunalen ersatte kriteriet om kvalificerade effekter enligt folkrätten med det väsentliga kriteriet konkurrensbegränsning genom syfte eller genom resultat på den inre marknaden i unionen eller EES på en felaktig tolkning av den överklagade domen.

72 Det framgår nämligen otvetydigt av tribunalens bedömning, som anges i punkt 68 ovan, att den dels konstaterade att kommissionens behörighet enligt folkrätten hade fastställts på grundval av kriteriet om kvalificerade effekter, dels påpekade att det förelåg en konkurrensbegränsning ”genom syfte” som motiverade kommissionens behörighet att med stöd av unionsrätten fastställa och beivra en överträdelse av konkurrensreglerna. I motsats till vad Air Kanada har hävdat fann tribunalen således inte på något sätt att styrkandet av förekomsten av kvalificerade effekter befriade kommissionen från skyldigheten att bevisa att villkoret i artikel 101.1 FEUF, att det ska föreligga en konkurrensbegränsning genom syfte eller resultat, var uppfyllt.

73 För det fjärde, i den mån Air Kanada har hävdat att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den fann att det omtvistade beteendet var tillräckligt skadligt för konkurrensen på den inre marknaden för att anses utgöra en konkurrensbegränsning genom syfte, räcker det att erinra om att domstolens behörighet inom ramen för prövningen av ett överklagande enligt fast rättspraxis är begränsad till att pröva den rättsliga bedömningen av de grunder och argument som har åberopats i den lägre instansen. En part kan således inte vid domstolen åberopa en ny grund som denne inte har åberopat vid tribunalen, eftersom detta skulle innebära att vederbörande vid domstolen, vilken har en begränsad behörighet i mål om överklagande, kunde anhängiggöra en mer omfattande tvist än den som tribunalen har prövat. Domstolen är i ett mål om överklagande nämligen endast behörig att pröva den lägre instansens rättsliga bedömning av de grunder och argument som har åberopats i den lägre instansen (dom av den 14 oktober 2010, Deutsche Telekom/kommissionen, C-280/08 P, EU:C:2010:603, punkt 34, och dom av den 2 februari 2023, Spanien m.fl./kommissionen, C-649/20 P, C-658/20 P och C-662/20 P, EU:C:2023:60, punkt 29 och där angiven rättspraxis).

74 I förevarande fall har Air Kanada vid tribunalen inte anfört någon grund eller något argument för att bestrida kommissionens kvalificering som konkurrensbegränsning genom syfte i det omtvistade beslutet. Air Canadas invändning mot kvalificeringen av det omtvistade beteendet som en ”konkurrensbegränsning genom syfte” kan följaktligen inte tas upp till sakprövning.

75 Mot bakgrund av det ovan anförda kan talan inte vinna bifall såvitt avser den första delgrunden och den första anmärkningen i den andra delgrunden, eftersom den i vissa delar inte kan tas upp till sakprövning och i övriga delar inte kan leda till bifall för överklagandet.

Den andra till den femte anmärkningen i den andra delgrunden: Felaktig rättstillämpning vid fastställandet av villkoren för tillämpning av kriteriet om kvalificerade effekter

– *Parternas argument*

76 Genom den andra anmärkningen i den andra delgrunden har Air Kanada hävdat att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den fann att kommissionen hade styrkt att villkoren för att tillämpa kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllda, trots att kommissionen endast ägnade denna fråga ett enda skäl i det omtvistade beslutet, nämligen skäl 1045, och att den i själva verket inte hade gjort någon analys av de förutsebara, omedelbara och väsentliga effekterna på den inre marknaden. För att göra detta var tribunalen för övrigt tvungen att grunda sig på andra skäl i det omtvistade beslutet, vilka den godtyckligt valde ut, trots att de verkningar som kommissionen hade påtalat endast var hypotetiska, spekulativa eller åtminstone ostyrkta.

77 Genom den tredje anmärkningen i denna delgrund har Air Kanada hävdat att tribunalen kastade om bevisbördan för kvalificerade effekter, vilken åvilar kommissionen, genom att felaktigt grunda sig på en icke styrkt presumtion om omedelbara, väsentliga, direkta och förutsebara effekter.

78 Air Kanada har särskilt invänt mot att tribunalen, för det första, i punkt 237 i den överklagade domen har angett att det ankom på företaget att visa att kommissionen inte hade gjort någon analys av de konkurrensbegränsande effekterna av det omtvistade beteendet, för det andra, i punkt 255 i den överklagade domen har funnit att Air Kanada ”inte [hade] lagt fram någon bevisning för att omständigheterna i det aktuella fallet var föga gynnsamma för att den merkostnad som den enda, fortlöpande överträdelsen skulle medföra skulle övervältras på avsändarna”, och för det tredje påpekade tribunalen, i punkt 277 i nämnda dom, att kommissionen ”varken [hade] visat eller ens påstått att den förutsebara övervältringen av merkostnaden på avsändarna inom EES skulle vara felaktig eller sakna samband med marknadens normala funktion”.

79 Genom den fjärde anmärkningen i nämnda delgrund har Air Kanada gjort gällande tribunalen ersatt motiveringen genom att i 55 punkter i den överklagade domen bedöma lagenligheten av skäl 1045 i det omtvistade beslutet, vilket är det enda skälet i detta beslut där kriteriet om kvalificerade effekter analyseras.

80 Genom den femte anmärkningen i samma delgrund har Air Kanada gjort gällande att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning och åsidosatte dess rätt till försvar genom att bedöma det omtvistade beslutets lagenlighet på grundval av argument, en tolkning och en analys som framfördes för första gången i samband med talan om ogiltigförklaring av detta beslut. Air Kanada har hävdat att tribunalens resonemang och tolkning inte förekom i nämnda beslut och att Air Kanada följaktligen aldrig gavs tillfälle att yttra sig under det administrativa förfarandet.

81 Enligt kommissionen kan dessa invändningar inte godtas.

– *Domstolens bedömning*

82 För det första ska det konstateras att den andra och den fjärde anmärkningen i den andra delgrunden, genom vilka Air Kanada har hävdat att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning genom att anse att kommissionen hade styrkt att villkoren för att tillämpa kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllda, trots att endast skäl 1045 i det omtvistade beslutet ägnades åt denna fråga och följaktligen för att i den överklagade domen ha ersatt kommissionens bedömning av kvalificerade effekter med sin egen bedömning, är oskiljaktiga. Dessa ska därför behandlas tillsammans.

83 Det framgår visserligen av rättspraxis att räckvidden av den lagenlighetsprövning som föreskrivs i artikel 263 FEUF omfattar samtliga omständigheter i kommissionens beslut i förfaranden om tillämpning av artiklarna 101 och 102 FEUF. Tribunalen säkerställer en fördjupad prövning av dessa bestämmelser, vad gäller såväl de rättsliga som de faktiska omständigheterna, mot bakgrund av de grunder som klagandena har åberopat och med beaktande av samtliga omständigheter som dessa anfört. Inom ramen för denna prövning kan unionsdomstolarna emellertid inte ersätta den motivering som lämnats av den som antagit den angripna rättsakten med sin egen motivering (dom av den 4 juli 2024, Orange Polska/kommissionen, C-70/23 P, EU:C:2024:580, punkt 38 och där angiven rättspraxis).

84 Tribunalen kan således inte med sin egen motivering fylla ut en lucka i motiveringen av den angripna rättsakten med sin egen motivering, så att tribunalens prövning inte avser den bedömning som gjorts i rättsakten (dom av den 18 juli 2013, UEFA/kommissionen, C-201/11 P, EU:C:2013:519, punkt 65 och där angiven rättspraxis).

85 När tribunalen emellertid begränsar sig till att besvara de argument som åberopats inför den och därmed förtydligar motiveringen till den angripna rättsakten, kan den inte anses ersätta den rättsaktens upphovsmans motivering med sin egen (se, för ett liknande resonemang, dom av den 12 juni 2014, Deltafina/kommissionen, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, punkt 56, och dom av den 23 november 2023, Ryanair/kommissionen, C-209/21 P, EU:C:2023:905, punkt 49).

86 I förevarande fall framgår det av tribunalens konstateranden i punkterna 45 och 222 i den överklagade domen att den första motivering som kommissionen grundade sig på i skäl 1045 i det omtvistade beslutet, för att anse att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt i förevarande fall, avsåg ”de ökade kostnaderna för fraktflyg till EES och således de högre priser på importerade varor som till sin natur [var] ägnade att påverka konsumenterna inom EES”, ett skäl som tribunalen hänvisade till som ”den aktuella verkan” (nedan kallad inverkan på priserna på importerade varor), vilken Air Kanada hävdade inte ingick bland de effekter som det omtvistade beteendet hade och som kommissionen hade skäl att beakta vid tillämpningen av kriteriet om kvalificerade effekter.

87 När det gäller de omständigheter som angavs i den överklagade domen för att fastställa relevansen av effekterna av samordningen av inkommande frakttjänster, framgår det av punkt 241 i den domen att tribunalen grundade sig på skälen 14, 17 och 70 i det omtvistade beslutet och på parternas svar på de åtgärder för processledning som tribunalen hade vidtagit för att bland annat precisera speditörernas roll i fråga om inkommande frakttjänster.

88 I punkterna 248–251, 254 och 257 i den överklagade domen hänvisade tribunalen dessutom till skälen 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1199, 1208 i det omtvistade beslutet, i vilka kommissionen beskrev det omtvistade beteendet, som den betecknade som horisontellt fastställande priser avseende bränsletillägg, säkerhetstillägg och betalningsvägran avseende provisioner.

89 Det var således på grundval av en samlad läsning av de skäl i det omtvistade beslutet som ägnas åt det aktuella beteendets art, egenskaperna hos tillhandahållandet och prissättningen av flygfraktstjänster, speditörernas roll samt inverkan av en höjning av tilläggsavgifterna på fraktkostnaderna och, som en följd därav, på kostnaden för importerade varor, som tribunalen i punkt 292 i den överklagade domen slog fast att kommissionen hade styrkt att det var förutsebart att det omtvistade beteendet skulle få en väsentlig och omedelbar verkan inom EES.

90 För det första, i den mån Air Kanada har gjort gällande att kommissionen i det omtvistade beslutet inte styrkte att det aktuella beteendet kunde medföra förutsebara, omedelbara och väsentliga effekter på den inre marknaden och att den grundade sig på ett enkelt antagande om att det ”kunde” uppstå, ska det påpekas att detta argument inte riktar sig mot den överklagade domen, utan mot det omtvistade beslutet och att det följaktligen inte kan tas upp till sakprövning (se, analogt, dom av den 29 juni 2023, TUIfly/kommissionen, C-763/21 P, EU:C:2023:528, punkt 53 och där angiven rättspraxis).

91 I den mån Air Kanada har hävdat att tribunalen i det omtvistade beslutet valde olika spridda skäl som den grupperade för att presentera dem som en del av ett logiskt resonemang som den hade rekonstruerat på ett konstlat sätt, ska det påpekas att tribunalen inte kan klandras för att ha gjort en helhetsbedömning av detta beslut och för att ha grundat sig på de skäl som den ansåg vara relevanta för att bedöma huruvida kommissionens slutsats, som det erinrats om i punkt 89 i förevarande dom, var välgrundad. Air Kanada har under alla omständigheter inte påstått att tribunalen skulle ha missuppfattat nämnda beslut.

92 Under dessa omständigheter kan Air Kanada inte vinna framgång med sitt argument att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning genom att underlåta att beakta att det omtvistade beslutet inte innehöll någon analys av kvalificerade effekter och att det endast grundade sig på spekulativa och hypotetiska effekter, eftersom det i vissa delar inte kan tas upp till sakprövning och i övriga delar är ogrundat.

93 För det andra innehöll, såsom framgår av punkterna 222 och 238 i den överklagade domen, den första meningen i skäl 1045 i det omtvistade beslutet, om än kortfattat, de uppgifter som gjorde det möjligt för tribunalen att kontrollera att kommissionen hade fastställt sin extraterritoriella behörighet med avseende på kriteriet om kvalificerade effekter. Det var nämligen dessa omständigheter som, mot bakgrund av de övriga relevanta skälen i detta beslut, vilka nämns i punkterna 241, 248–251, 254, 257, 265–267, 270 och 271 i den överklagade domen, gjorde det möjligt för tribunalen att kontrollera att kommissionen faktiskt hade styrkt förekomsten av sådana verkningar.

94 Det framgår för övrigt av punkterna 228–279 i den överklagade domen att tribunalen i dessa punkter begränsade sig till att bemöta Air Kanadas argument och till att förtydliga motiveringen i det omtvistade beslutet, närmare bestämt genom att dra vissa slutsatser av de omständigheter som angavs i detta beslut.

95 Mot bakgrund av den rättspraxis som det erinrats om i punkt 83 ovan är det således inte styrkt att skälen har ersatts med avseende på dessa punkter 228–279.

96 Vad för det andra gäller Air Canadas argument att bevisbördan kastas om, framgår det av fast rättspraxis att det ankommer på kommissionen att förebringa den bevisning som krävs för att styrka förekomsten av de faktiska omständigheter som utgör en överträdelse av konkurrensrätten. Det ankommer däremot på det företag som åberopar en grund till försvar mot konstaterandet av en sådan överträdelse att bevisa att det finns stöd för denna grund. Även om bevisbördan enligt dessa principer antingen åligger kommissionen eller det berörda företaget, kan dock de faktiska omständigheter som en part åberopar vara sådana att motparten tvingas lämna en förklaring eller en motivering, vid äventyr av att bevisbördan kan anses ha uppfyllts (se, för ett liknande resonemang, dom av den 21 december 2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, punkt 120 och där angiven rättspraxis).

97 Denna rättspraxis, som grundar sig på de allmänna reglerna om bevisupptagning, kan överföras på en situation där kommissionen måste styrka sin territoriella behörighet med avseende på beteenden som har sitt ursprung utanför unionens eller EES-områdets territorium.

98 Såsom Air Kanada har hävdat ankommer det således på kommissionen att fastställa att kriteriet om kvalificerade effekter är uppfyllt och följaktligen att visa att de berörda förfarandena har förutsebara, omedelbara och väsentliga effekter inom unionen eller, som i förevarande fall, inom EES. Tribunalen har emellertid inte åsidosatt denna bevisbörderegel.

99 Vad för det första gäller Air Canadas kritik av punkt 237 i den överklagade domen, ska det påpekas att tribunalen i denna punkt begränsade sig till att underkänna argumentet att det av den omständigheten att kommissionen inte hade gjort någon bedömning av den omtvistade kartellens konkurrensbegränsande verkningar på grund av dess konkurrensbegränsande syfte skulle dras slutsatsen att kommissionen hade avstått från att analysera verkningarna av denna kartell vid tillämpningen av kriteriet om kvalificerade effekter.

100 Det ska vidare påpekas att tribunalen inte har kastat om bevisbördan i punkt 255 i den överklagade domen. Efter att, i punkterna 253, 254 och 256–261 i den överklagade domen, ha bedömt huruvida kommissionen hade styrkt att det var möjligt att förutse hur priserna på de importerade varorna skulle påverkas, gav tribunalen ett jakande svar på denna fråga genom att i punkt 258 i nämnda dom ange att höjningen av priset på importerade varor utgjorde en förutsebar verkan för transportörerna. På samma sätt framgår det av punkterna 273–278 i den överklagade domen att tribunalen, efter att ha undersökt det inflytande som speditörernas ingripande hade på orsakssambandet mellan den omtvistade kartellen och inverkan på priserna på importerade varor, fann att kommissionen hade styrkt att denna verkan var omedelbar. Inom ramen för denna bedömning påpekade tribunalen bland annat, i punkterna 275 och 276 i den överklagade domen, att speditörernas ingripande inte hade brutit orsakssambandet, eftersom det objektivt sett var en följd av den aktuella kartellen, i enlighet med marknadens normala funktion.

101 Under dessa omständigheter gjorde tribunalen, genom att anse att det ankom på Air Kanada att lägga fram motbevisning i syfte att vederlägga dessa konstateranden, en korrekt tillämpning av den rättspraxis som det erinrats om i punkt 96 i förevarande dom, utan att vända på bevisbördan.

102 Vad för det tredje gäller anmärkningen om ett påstått åsidosättande av rätten till försvar till följd av att Air Kanada först upptäckte analysen av kvalificerade effekter genom att ta del av den överklagade domen, räcker det att erinra om att tribunalen, såsom har påpekats i punkt 94 i förevarande dom, i den domen grundade sig på uppgifter, omständigheter och kriterier som redan fanns i de relevanta skälen i det omtvistade beslutet och att den dessutom på ett detaljerat sätt besvarade, i punkterna 225–279 i den överklagade domen, det argument som framförts av Air Kanada gällande att kommissionen, genom att i skäl 1045 i det omtvistade beslutet hänvisa till förekomsten av en kedjereaktion till följd av de konkurrensbegränsande förfarandena, inte hade visat att den påstådda samordningen av inkommande flyglinjer hade haft omedelbara, väsentliga och förutsebara effekter inom unionen eller EES. Talan kan således inte vinna bifall såvitt avser denna anmärkning.

103 Härav följer att den andra till den femte anmärkningen i den andra delgrunden delvis inte kan tas upp till prövning och delvis saknar grund.

Den sjätte och den sjunde anmärkningen i den andra delgrunden: Användningen av begreppet en enda, fortlöpande överträdelse

– *Parternas argument*

104 Genom den sjätte anmärkningen i den andra delgrunden har Air Kanada gjort gällande att tribunalen tillämpade begreppet ”en enda, fortlöpande överträdelse” vid bedömningen av kvalificerade effekter för att utvidga tillämpningsområdet för artikel 101 FEUF till beteenden som emellertid inte omfattas av kommissionens behörighet. Enligt Air Kanada ska, vid en enda, fortlöpande överträdelse, varje del av överträdelsen omfattas av kommissionens behörighet. I

annat fall skulle kommissionen kunna utvidga sin behörighet till att omfatta ett beteende var som helst i världen, oavsett om det har samband med unionen eller EES eller inte, av den enkla anledningen att beteendet har samma syfte att begränsa konkurrensen som de andra moment som utgör överträdelsen och som omfattas av kommissionens behörighet.

105 Enligt Air Kanada utgör samordningen av inkommande flyglinjer ett beteende som skiljer sig från och är annorlunda än beteendet på de utgående flyglinjerna, och Air Canadas beteende på dessa inkommande flyglinjer har tjänat andra syften och rör uteslutande konkurrensen i Kanada, utan att ha kunnat ha någon som helst verkan inom unionen eller EES.

106 Genom den sjunde anmärkningen i den andra delgrunden har Air Kanada gjort gällande att tribunalen gjorde en felaktig bedömning av effekterna av den enda, fortlöpande överträdelsen i dess helhet. Medan kommissionen är skyldig att visa att beteendet i sin helhet uppfyller vart och ett av de fyra kumulativa villkoren för kriteriet om kvalificerade effekter, det vill säga omedelbara, väsentliga, direkta och förutsebara effekter, befriade tribunalen kommissionen från skyldigheten att bevisa att det aktuella beteendet uppfyllde detta kriterium och fann att när kommissionen väl hade fastställt att det förelåg en enda, fortlöpande överträdelse, var den även behörig i kraft av själva sakförhållandet (*ipso facto*). Tribunalen gjorde inte heller någon bedömning av den enda, fortlöpande överträdelsens verkningar och iakttog därigenom inte det synsätt som fastställdes i domen av den 6 september 2017, Intel/kommissionen (C-413/14 P, EU:C:2017:632).

107 Kommissionen har gjort gällande att dessa anmärkningar ska underkännas, eftersom de saknar grund.

– *Domstolens bedömning*

108 I punkterna 221–223 i den överklagade domen konstaterade tribunalen, efter att ha undersökt skälen 1045 och 1046 i det omtvistade beslutet, att kommissionen, för att slå fast att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt, hade grundat sig på såväl effekterna av den enda, fortlöpande överträdelsen i dess helhet som effekterna av samordningen av inkommande frakttjänster betraktade var för sig, och särskilt på de ökade kostnaderna för lufttransport till EES och följaktligen de högre priserna på importerade varor.

109 Under dessa omständigheter prövade tribunalen, såsom den angav i punkt 224 i den överklagade domen, dels verkningarna av samordningen av inkommande frakttjänster betraktade var för sig, dels verkningarna av den enda, fortlöpande överträdelsen i dess helhet.

110 För det första, i den mån Air Kanada genom den sjätte anmärkningen i den andra delgrunden har kritiserat de skäl genom vilka tribunalen slog fast att samordningen av inkommande frakttjänster, betraktad för sig, hade en verkan på den inre marknaden eller inom EES, erinrar domstolen om att ett överklagande enligt artikel 256.1 andra stycket FEUF och artikel 58 första stycket i stadgan för Europeiska unionens domstol är begränsat till rättsfrågor. Tribunalen är således ensam behörig att fastställa och bedöma de faktiska omständigheterna. Bedömningen av de faktiska omständigheterna utgör följaktligen inte – utom i det fall då uppgifter som underställts tribunalen har missuppfattats – en rättsfråga som i sig är underställd domstolens kontroll i ett mål om överklagande (dom av den 10 september 2024, kommission/Irland m.fl., C-465/20 P, EU:C:2024:724, punkt 110 och där angiven rättspraxis).

111 Det ska emellertid konstateras att dessa argument som framförts till stöd för den sjätte anmärkningen i den andra delgrunden i själva verket syftar till att genom ett enkelt påstående ifrågasätta tribunalens bedömning av de faktiska omständigheterna i punkterna 228–245 i den överklagade domen, avseende förekomsten av en inverkan på priserna på de importerade varorna, utan att Air Kanada för övrigt har gjort gällande att de faktiska omständigheterna eller bevisningen, på grundval av vilka tribunalen gjorde denna bedömning, missuppfattades. Den sjätte anmärkningen i den andra delgrunden kan således inte tas upp till sakprövning.

112 För det andra, i den mån den sjätte och den sjunde anmärkningen i denna delgrund riktar sig mot punkterna 280–292 i den överklagade domen, vilka rör verkningarna av den enda, fortlöpande överträdelsen i dess helhet, konstaterar domstolen att Air Kanada genom sin första grund endast har ifrågasatt den överklagade domen i den del tribunalen slog fast att kommissionen var behörig att fastställa och beivra en överträdelse av artikel 101 FEUF och artikel 53 i EES-avtalet på inkommande flyglinjer. Air Kanada har således gjort gällande att kommissionen inte kunde grunda sig på begreppet ”en enda, fortlöpande överträdelse” och att den borde ha kontrollerat att beteendet avseende dessa inkommande flyglinjer, som skiljer sig från beteendet avseende utgående flyglinjer, hade gett upphov till kvalificerade effekter inom EES.

113 Såsom har angetts i punkt 108 ovan påpekade tribunalen att kommissionen hade undersökt huruvida kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt inte bara mot bakgrund av den enda, fortlöpande överträdelsen i dess helhet, utan även mot bakgrund av samordningen av inkommande frakttjänster betraktad för sig.

114 I punkt 279 i den överklagade domen slog tribunalen fast att kommissionen hade fog för att anse att kriteriet om kvalificerade effekter var uppfyllt vad gäller samordningen av inkommande frakttjänster betraktad för sig.

115 Eftersom dessa överväganden i sig är tillräckliga för att motivera denna institutions behörighet med avseende på inkommande flyglinjer, är argumentet avseende beaktandet av verkningarna av den enda, fortlöpande överträdelsen i dess helhet verkningslöst.

116 Med hänsyn till ovanstående överväganden kan överklagandet inte bifallas på den första grunden.

Den tredje grunden: Preskription av kommissionens behörighet att vidta sanktionsåtgärder mot beteenden avseende EES-interna flyglinjer och flyglinjer EU–Schweiz

Parternas argument

117 Genom sin tredje grund har Air Kanada gjort gällande att tribunalen ex officio borde ha prövat grunden avseende preskriptionstiden för kommissionens behörighet att ålägga sanktioner med avseende på beteenden avseende de EES-interna linjerna och flyglinjerna EU–Schweiz.

118 Till stöd för sin grund har Air Kanada anfört att tribunalen, i bland annat tre andra domar rörande den omtvistade kartellen, konstaterade att kommissionens utövande av sin behörighet att ålägga sanktioner för dessa beteenden var preskriberad vid en tidigare tidpunkt än den dag då det omtvistade beslutet antogs. Tribunalen drog härav slutsatsen att kommissionen hade åsidosatt preskriptionsreglerna i artikel 25 i förordning nr 1/2003 genom att i detta beslut vidta sanktionsåtgärder mot de berörda transportörerna för nämnda beteenden.

119 Air Kanada, som inte åberopade denna grund vid tribunalen, har gjort gällande att den ändå ska prövas ex officio av domstolen, med hänsyn till att den utgör tvingande rätt.

120 Klaganden har i detta avseende för det första gjort gällande att det omtvistade beslutet, som antogs trots att kommissionens behörighet var preskriberad, är behäftat med bristande behörighet i tiden och att en unionsinstitutions bristande behörighet utgör en grund för ogiltigförklaring enligt tvingande rätt som unionsdomstolen ska pröva ex officio, trots att ingen av parterna har begärt detta.

121 För det andra skulle preskriptionstiden för att ålägga böter som till sin art kan likställas med straffrättsliga påföljder tjäna de grundläggande syftena med unionens rättsordning, det vill säga rättssäkerhet, god rättskipning och processekonomi. Det är på grundval av dessa principer som domstolen har slagit fast att fristen för att väcka talan enligt artikel 263 FEUF utgör tvingande rätt. Eftersom tillämpningen av unionens konkurrensrätt tjänar mål av allmänintresse och kan påverka tredje mans rättigheter, har preskription allmängiltig verkan (*erga omnes*), till skillnad från preskription av talan om utomobligatoriskt skadeståndsansvar. Air Kanada har i detta avseende tillagt att det i förevarande fall är uppenbart att fristen inte har iakttagits och således lätt kan kontrolleras av tredje man.

122 För det tredje har Air Kanada gjort gällande att principen om likabehandling har åsidosatts genom att göra gällande att dess ställning inte skiljer sig från ställningen för andra lufttrafikföretag från tredjeland som har vunnit mål vid tribunalen på grund av att kommissionens behörigheter att ålägga dem sanktioner är preskriberade.

123 Kommissionen har bestritt att grunden avseende preskription av dess sanktionsbehörigheter utgör tvingande rätt och har yrkat att överklagandet inte ska bifallas på denna grund.

Domstolens bedömning

124 Det ska inledningsvis påpekas, såsom Air Kanada har gjort gällande att genom dom av den 30 mars 2022, Japan Airlines/kommissionen (T-340/17, EU:T:2022:181), dom av den 30 mars 2022, Cathay Pacific Airways/kommissionen (T-343/17, EU:T:2022:184), och dom av den 30 mars 2022, Latam Airlines Group och Lan Cargo/kommissionen (T-344/17, EU:T:2022:185), avseende samma kartell, vilka meddelades samma dag som den överklagade domen, tribunalen vid vilken lufttrafikföretag hade väckt talan om ogiltigförklaring på grund av preskription av kommissionens behörighet att ålägga sanktioner för överträdelser som hade samband med flyglinjerna inom EES och mellan EU och Schweiz, slog fast att kommissionen hade åsidosatt den preskriptionstid som föreskrivs i artikel 25 i förordning nr 1/2003 genom att den 17 mars 2017 besluta om böter för de berörda lufttrafikföretagen för dessa överträdelser.

125 Det är även ostridigt att Air Kanada, till skillnad från nämnda fraktförare, inte åberopade grunden avseende att preskriptionstiden löpt ut vid tribunalen.

126 Det ska således undersökas huruvida denna grund utgör en grund avseende tvingande rätt som tribunalen borde ha prövat ex officio.

127 Domstolen konstaterar för det första, såsom uttryckligen framgår av rubriken till kapitel VII i förordning nr 1/2003 och av lydelsen i artikel 25 i denna förordning, som återfinns i kapitel VII, att de frister inom vilka kommissionen har behörighet att ålägga sanktioner kvalificeras som ”preskriptionstider”.

128 Det ska i detta hänseende påpekas att kvalificeringen som preskriptionsfrist bekräftas av andra språkversioner av förordningen, bland annat den spanska (”*prescripción*”), den engelska (”*limitation periods*”), den italienska (”*ordinzione*”), den litauiska (”*senaties terminai*”), och den portugisiska (”i”) språkversionen.

129 En tidsfrists karaktär fastställs med beaktande av det allmänna sammanhang i vilket den ingår och med hänsyn till dess syfte (dom av den 12 december 2002, Belgien/kommissionen, C-5/01, EU:C:2002:754, punkt 52 och där angiven rättspraxis). Det ska även påpekas att arten av den frist som föreskrivs i artikel 25 i förordning nr 1/2003 stöds av en kontextuell och teleologisk tolkning av denna bestämmelse.

130 Det ska i detta sammanhang understrykas att artikel 26 i förordning nr 1/2003, som tillsammans med artikel 25 i samma förordning utgör kapitel VII i förordningen, även betecknar den frist efter vars utgång kommissionen inte längre kan verkställa beslut som fattats med tillämpning av artiklarna 23 och 24 i förordningen som ”preskriptionstid”. I såväl artikel 25 i nämnda förordning som artikel 26 i förordningen fastställs dessutom exakt samtliga regler som är tillämpliga på de frister som införs genom dessa bestämmelser, genom att det föreskrivs inte bara längden på dessa frister, utan även den dag från vilken de börjar löpa samt skälen till att de avbryts eller tillfälligt upphör att löpa. Dessa bestämmelser motsvarar preskriptionsreglerna.

131 Vad gäller syftet med fristerna för kommissionens behörighet ska, eftersom artikel 25 i förordning nr 1/2003 i huvudsak återger bestämmelserna i artiklarna 1–3 i rådets förordning (EEG) nr 2988/74 av den 26 november 1974 om preskriptionstider i fråga om förfaranden och verkställande av påföljder enligt Europeiska ekonomiska gemenskapens transport- och konkurrensregler (EGT L 319, 1974, s. 1), det vid tolkningen av dessa frister hänvisas till ingressen till sistnämnda förordning och särskilt till andra skälet i nämnda förordning. I nämnda skäl preciseras att ”[d]et är nödvändigt med hänsyn till rättssäkerheten att principen om preskription införs och att tillämpningsföreskrifter utfärdas” och att ”[h]änsyn skall därvid tas till å ena sidan företagens och företagssammanslutningarnas intressen, å andra sidan de krav som ställs med hänsyn till administrativ praxis”. Det framgår således av nämnda skäl att unionslagstiftaren har haft för avsikt att reglera kommissionens behörigheter genom att införa preskriptionsmekanismen, bland annat i syfte att säkerställa skyddet av rättigheterna för de företag gentemot vilka kommissionen avser att ålägga böter eller viten.

132 Det framgår således av såväl lydelsen av förordning nr 1/2003, dess sammanhang som de mål som eftersträvas med den att de frister som föreskrivs i kapitel VII i förordningen utgör preskriptionstider.

133 Det framgår emellertid av fast rättspraxis att unionsdomstolen inte kan pröva huruvida en preskriptionstid har iakttagits ex officio, utan det är den berörda parten som ska åberopa den (dom av den 14 juni 2016, Marchiani/parlamentet, C-566/14 P, EU:C:2016:437, punkt 94 och där angiven rättspraxis, och dom av den 5 september 2019, Europeiska unionen/Guardian Europe och Guardian Europe/Europeiska unionen, C-447/17 P och C-479/17 P, EU:C:2019:672, punkt 99 och där angiven rättspraxis).

134 Denna slutsats påverkas inte av de argument som Air Kanada har utvecklat, enligt vilka den grund som avser preskription av kommissionens behörigheter att ålägga sanktioner ska likställas med en grund om bristande behörighet, eftersom kommissionen, efter det att preskriptionstiden hade löpt ut, saknade behörighet att ålägga företaget böter.

135 Även om artikel 25 i förordning nr 1/2003 förpliktar kommissionen att vidta sanktionsåtgärder mot en viss överträdelse inom en viss frist, från och med den dag då överträdelsen begicks eller, vid en fortlöpande eller upprepad överträdelse, från och med den dag då överträdelsen upphörde, har denna bestämmelse varken till syfte eller verkan att frånta kommissionen dess behörighet att ålägga sanktioner för andra överträdelser än dem som omfattas av preskription. Vad gäller sistnämnda överträdelse framgår det dessutom av artikel 7.1 i förordning nr 1/2003 att den omständigheten att kommissionen, på grund av att preskriptionstiden löpt ut, inte längre har behörighet att ålägga dem som gjort sig skyldiga till överträdelsen sanktioner inte i sig utgör hinder för att anta ett beslut i vilket det konstateras att överträdelsen har begåtts, dock under förutsättning att kommissionen i ett sådant fall visar att den har ett berättigat intresse av att anta ett beslut i vilket en sådan överträdelse konstateras. Kommissionen är således fortfarande behörig att konstatera en preskriberad överträdelse, under förutsättning att den kan visa att det föreligger ett berättigat intresse. Under dessa omständigheter kan preskription av kommissionens behörighet att vidta sanktionsåtgärder inte likställas med denna institutions bristande behörighet.

136 Air Kanada kan inte heller med framgång göra gällande att likabehandlingsprincipen har åsidosatts till följd av att deras egen processuella ställning inte skiljer sig från ställningen för de lufttrafikföretag som vunnit målet vid tribunalen genom att göra gällande att kommissionens agerande delvis var preskriberat. Eftersom grunden avseende preskription inte omfattas av tvingande rätt och det ankommer på det berörda företaget att åberopa den, kan den omständigheten att tribunalen fastställde preskription med avseende på de företag som hade åberopat denna grund inte utgöra en omotiverad särbehandling till nackdel för Air Kanada. I motsats till vad den sistnämnda har gjort gällande följer denna skillnad i behandling uteslutande av den objektiva omständigheten att de avstod från att åberopa grunden avseende att preskriptionstiden hade löpt ut, trots att de hade kunnat göra detta på samma villkor som de andra lufttrafikföretag som hade åberopat den (se, för ett liknande resonemang, dom av den 14 november 2017, British Airways/kommissionen, C-122/16 P, EU:C:2017:861, punkt 98).

137 Såsom generaladvokaten har påpekat i punkterna 164 och 165 i sitt förslag till avgörande går det inte att av den omständigheten att de böter som åläggs med stöd av artikel 23.2 i förordning nr 1/2003 ska kvalificeras som ”straffrättsliga” i den mening som avses i artikel 6 i Europeiska konventionen om skydd för de mänskliga rättigheterna och de grundläggande friheterna, undertecknad i Rom den 4 november 1950, sluta sig till att grunden avseende preskription av kommissionens behörighet att ålägga sanktioner utgör tvingande rätt. En sådan kvalificering innebär nämligen inte i sig att preskriptionen av kommissionens behörighet att ålägga sanktioner enligt artikel 25 i förordning nr 1/2003 eftersträvar ett mål av allmänintresse som går utöver skyddet för de berörda företagen.

138 Att preskriptionstiden enligt artikel 25 i förordning nr 1/2003 löpt ut skulle utgöra tvingande rätt kan inte heller härledas ur den omständigheten att en preskriptionsfrist har till syfte att säkerställa rättssäkerheten och att den därför ska likställas med en förfarandefrist enligt fast rättspraxis, som Air Kanada har åberopat, enligt vilken den frist för att väcka talan som föreskrivs i artikel 263 sjätte stycket FEUF utgör tvingande rätt, vilket innebär att det ankommer på unionsdomstolen att ex officio pröva huruvida den har iakttagits.

139 Förfarandefristerna har nämligen införts för att säkerställa en god rättskipning, tydlighet och säkerhet i rättsförhållanden. Så syftar bland annat fristerna för att väcka talan, såsom den som föreskrivs i artikel 263 sjätte stycket FEUF, och fristerna för att överklaga, såsom den som föreskrivs i artikel 56 första stycket i Europeiska unionens domstols stadga, till att säkerställa att beslut från myndigheter och domstolar vinner laga kraft, och därmed skydda allmänintresset

(dom av den 8 november 2012, Evropaïki Dynamiki/Commission, C-469/11 P, EU:C:2012:705, punkt 50). Så är emellertid inte fallet med preskriptionstiden i artikel 25 i förordning nr 1/2003, vilken, såsom angetts i punkt 131 i förevarande dom, huvudsakligen syftar till att säkerställa skyddet för de berörda företagen. Enbart den omständigheten att en preskriptionsfrist har till syfte att säkerställa rättssäkerheten kan inte motivera att den ska likställas med en förfarandefrist, eftersom dessa två frister till sin natur är olika (dom av den 8 november 2012, Evropaïki Dynamiki/kommissionen, C-469/11 P, EU:C:2012:705, punkt 49).

140 Av det ovan anförda följer att utgången av den preskriptionstid för kommissionens behörighet att vidta sanktionsåtgärder som föreskrivs i artikel 25 i förordning nr 1/2003 inte utgör en grund avseende tvingande rätt som tribunalen borde ha tagit upp ex officio.

141 Överklagandet kan således inte vinna bifall på den tredje grunden.

Den andra grunden: Air Kanada hölls ansvarigt för den överträdelse som begåtts på de EES-interna linjerna och flyglinjerna EU–Schweiz

Parternas argument

142 Som andra grund har Air Kanada gjort gällande att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den höll Air Kanada ansvarigt för den enda, fortlöpande överträdelsen i den mån överträdelsen avsåg EES-interna flyglinjer och flyglinjer EU–Schweiz, trots att Air Kanada aldrig trafikerade eller lagligen kunde trafikera sådana linjer.

143 Denna grund består i huvudsak av fyra delar.

144 Genom den första delgrunden har Air Kanada gjort gällande att tribunalen felaktigt ersatte motiveringen i det omtvistade beslutet med sin egen, samtidigt som den bekräftade slutsatsen i detta beslut att Air Kanada hade deltagit i en enda, fortlöpande överträdelse.

145 I skäl 890 i det omtvistade beslutet angav kommissionen att kontakter avseende flyglinjer som fraktförarna aldrig hade trafikerat eller som de inte lagligen hade kunnat trafikera också kunde visa sig vara relevanta för att fastställa att det förelåg en enda, fortlöpande överträdelse. Kommissionen angav även i detta skäl att dess bedömning följde av att det inte fanns några oöverstigliga hinder som hindrade parterna från att tillhandahålla flygfraktstjänster på dessa flyglinjer och hänvisade till den rättspraxis som följer av domen av den 20 januari 2016, Toshiba Corporation/kommissionen (C-373/14 P, EU:C:2016:26).

146 I punkterna 366–377 i den överklagade domen grundade tribunalen emellertid inte sin bedömning på sistnämnda rättspraxis, avseende avsaknaden av oöverstigliga hinder som utesluter all potentiell konkurrens på den berörda marknaden, utan på ett nytt resonemang som inte förekom i det omtvistade beslutet, nämligen att förekomsten av ett konkurrensförhållande mellan de berörda företagen inte är ett villkor för att ett företag ska kunna hållas ansvarigt för konkurrensbegränsande beteenden som utgör en enda, fortlöpande överträdelse.

147 Genom den andra delgrunden har Air Kanada gjort gällande att tribunalen, genom att grunda sig på rättspraxis och en analys som inte förekom i det omtvistade beslutet, åsidosatte bolagets rätt till försvar, eftersom bolaget inte gavs tillfälle att yttra sig över kommissionens nya ståndpunkt, vilken tribunalen godtog i den överklagade domen.

148 Genom den tredje delgrunden, som särskilt avser punkt 377 i den överklagade domen, har Air Kanada kritiserat tribunalen för att inte ha lämnat lämpliga och tillräckliga skäl för sin bedömning att kommissionen kunde hålla Air Kanada ansvarigt för delar av den enda, fortlöpande överträdelsen på linjer som bolaget inte kunde trafikera. Tribunalen åsidosatte därigenom artikel 36 i stadgan för Europeiska unionens domstol, som rör kravet på motivering av domar, och artikel 41 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

149 Genom den fjärde delgrunden har Air Kanada gjort gällande att tribunalen under alla omständigheter gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den allmänt slog fast att förekomsten av ett konkurrensförhållande inte är relevant inom ramen för en enda, fortlöpande överträdelse, trots att de domar som tribunalen hänvisade till i punkterna 366–376 i den överklagade domen dels inte kan motivera en sådan allmän slutsats, dels har meddelats i mål där kriteriet om avsaknad av oöverstigliga hinder inte diskuterades.

150 Kommissionen har bestritt samtliga dessa argument.

Domstolens bedömning

151 Enligt fast rättspraxis kan en överträdelse av artikel 101.1 FEUF följa inte bara av ett enstaka handlande utan även av en serie handlanden eller av ett fortlöpande beteende. Detta gäller också då ett eller flera led i denna serie handlanden eller i detta fortlöpande beteende även i sig och betraktade var för sig kan utgöra en överträdelse av nämnda bestämmelse. När de olika handlandena ingår i en ”samlad plan” på grund av deras identiska syfte, som avser en snedvridning av konkurrensen inom den inre marknaden, får kommissionen således tillskriva företag ansvar för dessa handlanden utifrån deltagandet i överträdelsen som helhet betraktad (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 december 2012, kommissionen/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 41 och där angiven rättspraxis, samt dom av den 27 juni 2024, Servier m.fl./kommissionen, C-201/19 P, EU:C:2024:552, punkt 240).

152 Ett företag som har deltagit i en sådan enda, fortlöpande överträdelse genom egna beteenden, vilka omfattas av begreppet ”avtal” eller begreppet ”samordnat förfarande” med ett konkurrensbegränsande syfte i den mening som avses i artikel 101.1 FEUF och vilka syftat till att bidra till förverkligandet av överträdelsen i dess helhet, kan således även hållas ansvarigt, under hela den tid som företaget deltagit i överträdelsen, för andra företags beteenden inom ramen för denna överträdelse (se, för ett liknande resonemang, dom av den 6 december 2012, kommissionen/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 42 och där angiven rättspraxis samt dom av den 27 juni 2024, Servier m.fl./kommissionen, C-201/19 P, EU:C:2024:552, punkt 241).

153 För att styrka att ett företag har deltagit i genomförandet av en enda överträdelse måste kommissionen visa att företaget genom sitt eget beteende avsåg att bidra till att uppnå de gemensamma mål som deltagarna eftersträvade och att det hade kännedom om de konkurrensbegränsande beteenden som planerades eller som genomfördes av andra företag i samma syfte eller att företaget rimligen kunde förutse dem och att det var berett att godta den risk som detta innebar (dom av den 6 december 2012, kommissionen/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 42 och där angiven rättspraxis, och dom av den 1 februari 2024, Scania m.fl./kommissionen, C-251/22 P, EU:C:2024:103, punkt 95 och där angiven rättspraxis).

154 Ett företag kan således ha deltagit direkt i samtliga de konkurrensbegränsande beteenden som utgör en enda fortlöpande överträdelse, och kommissionen har då rätt att hålla företaget ansvarigt för samtliga dessa beteenden och följaktligen för överträdelsen i dess helhet. Ett företag kan också ha deltagit direkt endast i en del av nämnda konkurrensbegränsande beteenden, men haft kännedom om samtliga de konkurrensbegränsande beteenden som planerades eller som genomfördes av andra företag i kartellen i samma syfte eller rimligen kunnat förutse dem och varit berett att godta den risk som detta innebar. I ett sådant fall har kommissionen också rätt att hålla företaget ansvarigt för samtliga dessa beteenden och följaktligen för överträdelsen i dess helhet (dom av den 6 december 2012, kommissionen/Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 43, se även dom av den 1 februari 2024, Scania m.fl./kommissionen, C-251/22 P, EU:C:2024:103, punkt 96 och där angiven rättspraxis).

155 I förevarande fall erinrade tribunalen, i punkterna 371–374 och 376 i den överklagade domen, i huvudsak om den rättspraxis som avses i punkterna 151–154 ovan, innan den identifierade skälen till att kommissionen hade hållit Air Kanada ansvarigt för den enda, fortlöpande överträdelsen i den del den avsåg de EES-interna flyglinjerna och flyglinjerna EU–Schweiz och prövade huruvida de var välgrundade.

156 Vad gäller den första delgrunden, som avser ersättning av motiveringen, konstaterar domstolen att tribunalen inte ersatte kommissionens bedömning med sin egen när den underkände den grund genom vilken kommissionen kritiserades för att ha gjort sig skyldig till uppenbart oriktiga bedömningar och felaktig rättstillämpning genom att hålla Air Kanada ansvarigt för den enda, fortlöpande överträdelsen på de EES-interna linjerna och flyglinjerna EU–Schweiz.

157 I punkterna 161 och 162 i den överklagade domen påpekade tribunalen nämligen att kommissionen i det omtvistade beslutet hade erinrat om att ett företag, under vissa förutsättningar, kunde hållas ansvarigt för en enda, fortlöpande överträdelse i dess helhet, även om företaget inte hade deltagit direkt i alla dess beståndsdelar, och slog fast att det förelåg en enda, fortlöpande överträdelse, som bland annat omfattade samtliga berörda flyglinjer, genom att slå fast att de omtvistade kontakterna syftade till att uppnå det enda mål som eftersträvades av de ansvariga inom ramen för en övergripande plan.

158 Efter att i punkterna 162 och 164 i den överklagade domen ha analyserat skälen 869–902 och artikel 1 i det omtvistade beslutet, fann tribunalen i punkt 165 i nämnda dom att ”det var lätt för [Air Kanada] att förstå – och för [sig själv] att kontrollera – att det var på grund av att detta lufttrafikföretag avsåg att bidra till den övergripande planen med det gemensamma konkurrensbegränsande syfte som beskrivs i skälen 872–876 i [detta beslut] och [hade] kännedom (bevisad eller presumerad) om de rättsstridiga beteendena hos de övriga fraktförare som befunnits ansvariga, i vilka Air Kanada inte [hade] deltagit direkt, att kommissionen [hade] hållit bolaget ansvarigt för den enda, fortlöpande överträdelsen, inbegripet i den del den avsåg förbindelserna mellan unionen och Schweiz”.

159 På samma sätt påpekade tribunalen, med hänvisning till bland annat punkterna 161 och 162, i punkt 378 i samma dom att ”[d] et [var] på grund av att [Air Kanada], oberoende av dess egenskap av potentiell konkurrent på flyglinjerna inom EES och mellan unionen och Schweiz, avsåg att bidra till den övergripande planen med ett gemensamt konkurrensbegränsande syfte … och [hade] kännedom (bevisad eller presumerad) om de rättsstridiga beteenden som begåtts av de andra fraktförare som befunnits ansvariga och som Air Kanada inte ha[de] direkt deltagit i, som kommissionen tillskrev Air Kanada ansvar för den enda, fortlöpande överträdelsen, inbegripet i den del den avsåg flyglinjerna inom EES och flyglinjerna EU–Schweiz”.

160 Tribunalen tillade, i punkt 379 i den överklagade domen, att det av skäl 890 i det omtvistade beslutet inte gick att dra slutsatsen ”att kommissionen [hade] haft för avsikt att hålla [Air Kanada] ansvarigt för den enda, fortlöpande överträdelsen i den del den avsåg de EES-interna flyglinjerna och flyglinjerna EU–Schweiz på grundval av dess egenskap av potentiell konkurrent på dessa linjer”, eftersom ”det framgår såväl av dess lydelse som av dess syfte och av det sammanhang i vilket det ingår att nämnda skäl inte [avsåg] ansvaret för de olika fraktförare som befunnits ansvariga för den enda, fortlöpande överträdelsen, utan förekomsten av denna [enda, fortlöpande] överträdelse”.

161 Det framgår således av tribunalens konstateranden att kommissionen, för att hålla Air Kanada ansvarigt för den enda, fortlöpande överträdelsen i den del den avsåg flyglinjerna EES och EU-Schweiz, i det omtvistade beslutet inte grundade sig på att det inte fanns några oöverstigliga hinder för Air Kanadas inträde på de berörda marknaderna, utan på den omständigheten att detta företag, genom sitt eget beteende, hade bidragit till de gemensamma mål som deltagarna eftersträvade och till att det hade indirekt kännedom om de andra transportörernas konkurrensbegränsande beteenden.

162 Härav följer att tribunalen, i motsats till vad Air Kanada har anfört till stöd för den första delgrunden, inte har ersatt kommissionens motivering med sin egen.

163 Vad särskilt gäller Air Canadas argument att tribunalen, i punkterna 366–377 i den överklagade domen, grundade sig på rättspraxis och en analys som inte förekom i det omtvistade beslutet, konstaterar domstolen att den rättspraxis som det hänvisas till i dessa punkter antingen nämndes i fotnot 1311 i skäl 867 i det omtvistade beslutet eller diskuterades av Air Kanada i dess replik. Såsom det har erinrats om i punkt 85 i förevarande dom kan det inte anses att tribunalen ersätter den motivering som upphovsmannen till den rättsakt som angripits vid den har lämnat med sin egen motivering när den endast besvarar parternas argument.

164 Vad gäller den andra delgrunden, som avser åsidosättande av rätten till försvar, räcker det att påpeka att den bygger på en felaktig premiss, eftersom tribunalen, i motsats till vad Air Kanada har hävdat, inte ersatte domskälen genom att grunda sig på ett nytt argument som kommissionen skulle ha framfört under rättegången. Överklagandet kan följaktligen inte vinna bifall såvitt avser denna delgrund.

165 Vad gäller den tredje delgrunden, avseende bristande motivering, genom att tribunalen inte redogjorde för skälen till att de principer som den tillämpade var tillämpliga på de faktiska omständigheterna i det aktuella fallet och således ledde till slutsatsen att kommissionen hade behörighet att hålla Air Kanada ansvarigt för den enda, fortlöpande överträdelsen, inbegripet vad gäller de linjer som detta lufttrafikföretag inte kunde trafikera, konstaterar domstolen att tribunalen såsom redan har angetts i punkt 159 ovan, i punkt 378 i den överklagade domen, fann att kommissionen, för att hålla Air Kanada ansvarigt för den enda, fortlöpande överträdelsen, även i den del den avsåg dessa rutter, grundade sig på detta företags bidrag till den övergripande planen med ett gemensamt konkurrensbegränsande syfte och på dess kännedom om de rättsstridiga beteendena hos de övriga fraktförare som befunnits ansvariga.

166 Tribunalen har således tydligt angett att Air Canadas ansvar för de linjer som det inte kunde trafikera inte följde av detta lufttrafikföretags direkta deltagande i överträdelsen på dessa linjer, utan av dess indirekta deltagande i denna, på grund av dess kännedom om de andra konkurrensbegränsande beteenden som planerades eller som genomfördes av de andra deltagarna i den aktuella kartellen i samma syfte.

167 Air Kanada har således inte fog för sitt påstående att motiveringen är bristfällig.

168 Den fjärde delgrunden avser att tribunalen gjorde sig skyldig till felaktig rättstillämpning när den i förevarande fall fann att förekomsten av ett konkurrensförhållande inte var relevant för bedömningen av huruvida det förelåg en enda, fortlöpande överträdelse, trots att den rättspraxis som följer av bland annat domen av den 26 januari 2017, Duravit m.fl./kommissionen (C-609/13 P, EU:C:2017:46), inte är tillämplig i förevarande mål, eftersom nämnda rättspraxis är begränsad till de särskilda omständigheterna i varje enskilt fall och inte lämpar sig för en axiomatisk och allmän tillämpning. Det ska härvid konstateras att Air Kanada inte har anfört någon omständighet som kan visa på vilket sätt förevarande mål skiljer sig från det mål som gav upphov till den domen, i vilken domstolen i punkt 124 fann att förekomsten av ett konkurrensförhållande mellan de deltagande företagen inte är ett villkor för att det konkurrensbegränsande handlandet ska kunna kvalificeras som en enda, fortlöpande överträdelse. Eftersom denna bedömning inte har något samband med överträdelsens svårighetsgrad, kan Air Kanada inte med framgång göra gällande att den enda, fortlöpande överträdelse som är i fråga i förevarande mål är ”mindre allvarlig och starkt spekulativ”. Klaganden kan inte heller med framgång göra gällande att det materiella och geografiska tillämpningsområdet för sistnämnda överträdelse är större än tillämpningsområdet för den enda, fortlöpande överträdelse som var i fråga i det mål som avgjordes genom nämnda dom.

169 I den mån Air Kanada har hävdat att endast ett ”aktivt deltagande” från företagets sida i överträdelsen eller bevis för att företaget har spelat en ”väsentlig roll” i överträdelsen gör det möjligt att hålla bolaget ansvarigt på grund av dess bidrag till den övergripande plan som eftersträvar ett gemensamt mål, ska det erinras om att det enligt fast rättspraxis är tillräckligt att kommissionen visar att det berörda företaget har deltagit i möten under vilka konkurrensbegränsande avtal ingåtts, utan att öppet motsätta sig detta, för att styrka att detta företag har deltagit i den konkurrensbegränsande samverkan. När deltagandet vid sådana möten är bevisat, åvilar det detta företag att anföra omständigheter som visar att det deltog i nämnda möten utan någon som helst konkurrensbegränsande avsikt genom att styrka att företaget förklarat för sina konkurrenter att det deltog i mötena med en annan inställning än dessa (dom av den 1 februari 2024, Scania m.fl./kommissionen, C-251/22 P, EU:C:2024:103, punkt 99 och där angiven rättspraxis).

170 Det framgår även av rättspraxis att när kommissionen visar att det berörda företaget deltog i möten under vilka konkurrensbegränsande avtal ingicks, utan att öppet motsätta sig detta, behöver kommissionen inte heller bevisa att företaget hade för avsikt att delta i överträdelsen, utan det ankommer på företaget att bevisa att det har tagit avstånd från dessa avtal och särskilt från deras geografiska räckvidd (dom av den 1 februari 2024, Scania m.fl./kommissionen, C-251/22 P, EU:C:2024:103, punkt 101).

171 I förevarande fall påpekade tribunalen, i punkt 382 i den överklagade domen, att Air Kanada, vad gäller den konkurrensbegränsande verksamheten avseende de EES-interna flyglinjerna och flyglinjerna EU–Schweiz, i vilka bolaget inte direkt hade deltagit, inom ramen för den tredje grund som åberopats vid tribunalen inte bestred att bolaget hade erforderlig kännedom om denna verksamhet.

172 Tribunalen tillade, i punkt 384 i den överklagade domen, att det framgick av det omtvistade beslutet att Air Kanada genom sitt eget beteende hade för avsikt att bidra till förverkligandet av det enda konkurrensbegränsande syftet, som bestod i att begränsa konkurrensen om tilläggsavgifterna mellan de fraktförare som befunnits ansvariga, åtminstone inom unionen, EES

och Schweiz, eftersom Air Kanada ”inte bara [hade] uppmuntrat till att den enda, fortlöpande överträdelsen fortsatte och äventyrat dess upptäckt genom att avstå från att offentligt ta avstånd från innehållet i kontakterna avseende flyglinjerna inom EES och mellan unionen och Schweiz, i vilka Air Kanada [hade] deltagit eller anmäla dem till de behöriga administrativa myndigheterna utan [hade] även, genom att samordna tilläggsavgifterna och betalningsvägran avseende provisioner på linjerna EES-tredjeländer, bidragit till att säkerställa att speditörerna inte kunde kringgå betalningen av tilläggsavgifter på flyglinjer inom EES och EU-Schweiz genom att använda alternativa rutter, bland annat via Kanada, och följaktligen till att uppnå det gemensamma konkurrensbegränsande målet”.

173 Efter att således ha konstaterat att villkoren för att tillskriva Air Kanada ansvar för den enda, fortlöpande överträdelsen var uppfyllda, gjorde tribunalen inte någon felaktig rättstillämpning när den därav drog slutsatsen att kommissionen hade fog för att hålla Air Kanada ansvarigt för den enda, fortlöpande överträdelsen i den del den avsåg flyglinjerna EES och EU-Schweiz, oberoende av huruvida Air Kanada eventuellt var en potentiell konkurrent på dessa linjer.

174 Överklagandet kan således inte vinna bifall på den fjärde delgrunden.

175 Överklagandet kan följaktligen inte vinna bifall såvitt avser denna grund.

176 Överklagandet ska följaktligen ogillas, eftersom det inte kan vinna bifall på någon av de grunder Air Kanada har åberopat.

Rättegångskostnader

177 Enligt artikel 184.2 i rättegångsreglerna ska domstolen besluta om rättegångskostnaderna när överklagandet avvisas eller ogillas.

178 Enligt artikel 138.1 i rättegångsreglerna, som enligt artikel 184.1 ska tillämpas i mål om överklagande, ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna om detta har yrkats.

179 Kommissionen har yrkat att Air Kanada ska förpliktas att bära sina egna rättegångskostnader och ersätta kommissionens rättegångskostnader. Eftersom Air Kanada har tappat målet, ska kommissionens yrkande bifallas.

Mot denna bakgrund beslutar domstolen (femte avdelningen) följande:

1) Överklagandet ogillas.

2) Air Kanada ska ersätta rättegångskostnaderna.

Underskrifter