Oikeustapauskokoelma

UNIONIN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (viides jaosto)

26 päivänä helmikuuta 2026*

Muutoksenhaku – Kilpailu – Kartellit tai muut yhteistoimintajärjestelyt – Lentorahtimarkkinat – Euroopan komission päätös, jossa todetaan SEUT 101 artiklan, Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen 53 artiklan ja Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton välisen lentoliikennesopimuksen 8 artiklan rikkominen – Lentorahtipalvelujen hintatekijöiden yhteensovittaminen (polttoainelisä, turvallisuuslisä ja lisistä maksettavien provisioiden maksamisesta kieltäytyminen) – Saapuvat rahtipalvelut – Komission alueellinen toimivalta – Kvalifioidut vaikutukset – Yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen – Asetus (EY) N:o 1/2003 – 25 artikla – Komission seuraamusten määräämistä koskevan toimivallan vanhentuminen – Vanhentumista koskeva kumoamisperuste – Ordre public -luonne

Asiassa C-367/22 P,

jossa on kyse Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 56 artiklaan perustuvasta valituksesta, joka on pantu vireille 7.6.2022,

Air Canada, kotipaikka Saint-Laurent (Kanada), edustajinaan I.-Z. Prodromou-Stamoudi, dikigoros, ja T. Soames, avocat,

valittajana,

ja jossa muuna osapuolena on

Euroopan komissio, asiamiehinään P. Caro de Sousa ja A. Dawes, avustajinaan G. Peretz, BL,

vastaajana ensimmäisessä oikeusasteessa,

UNIONIN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: neljännen jaoston puheenjohtaja I. Jarukaitis (esittelevä tuomari), joka hoitaa viidennen jaoston puheenjohtajan tehtäviä, sekä tuomarit E. Regan ja D. Gratsias,

julkisasiamies: A. Rantos,

kirjaaja: hallintovirkamies R. Stefanova-Kamisheva,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 10.4.2024 pidetyssä istunnossa esitetyn,

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

kuultuaan julkisasiamiehen 5.9.2024 pidetyssä istunnossa esittämän ratkaisuehdotuksen,

on antanut seuraavan

tuomion

1 Air Canada vaatii valituksessaan kumottavaksi unionin yleisen tuomioistuimen 30.3.2022 antaman tuomion Air Canada v. komissio (T-326/17, EU:T:2022:177; jäljempänä valituksenalainen tuomio), jolla unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi osittain sen kanteen, jossa vaadittiin SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskevan sopimuksen 8 artiklan mukaisesta menettelystä 17.3.2017 tehdyn komission päätöksen C(2017) 1742 final (asia AT.39258 – Lentorahti) (jäljempänä riidanalainen päätös) kumoamista Air Canadaa koskevilta osin ja siinä Air Canadalle määrättyjen sakkojen kumoamista tai niiden määrän alentamista.

Asiaa koskevat oikeussäännöt

EY–Sveitsi-lentoliikennesopimus

2 Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskeva sopimus, joka allekirjoitettiin Luxemburgissa 21.6.1999 ja joka hyväksyttiin Euroopan yhteisön puolesta seitsemän sopimuksen tekemisestä Sveitsin valaliiton kanssa 4.4.2002 tehdyllä neuvoston ja, tiede- ja teknologiayhteistyötä koskevan sopimuksen osalta, komission päätöksellä 2002/309/EY, Euratom (EYVL 2002, L 114, s. 1; jäljempänä EY–Sveitsi-lentoliikennesopimus), tuli voimaan 1.6.2002. Kyseisen sopimuksen 8 ja 9 artikla vastaavat soveltuvin osin SEUT 101 ja SEUT 102 artiklaa.

3 Sopimuksen 11 artiklan sanamuoto on seuraava:

”1. Tämän sopimuksen 8 ja 9 artiklan säännösten soveltamisesta – – vastaavat yhteisön toimielimet tämän sopimuksen liitteessä lueteltujen yhteisön säännösten mukaisesti ottaen kuitenkin huomioon läheisen yhteistyön tarpeen yhteisön toimielinten ja Sveitsin viranomaisten välillä.

2. Sveitsin viranomaiset päättävät tämän sopimuksen 8 ja 9 artiklaa noudattaen asioista, jotka koskevat kaikkien sopimusten, päätösten tai yhdenmukaistettujen menettelytapojen luvallisuutta – –”

4 [SEUT 101] ja [SEUT 102] artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16.12.2002 annettua neuvoston asetusta (EY) N:o 1/2003 (EYVL 2003, L 1, s. 1) alettiin soveltaa kyseisen sopimuksen puitteissa 5.12.2007 alkaen, kun tästä oli päätetty Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskevan sopimuksen liitteen korvaamisesta 5.12.2007 tehdyllä Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskevan sopimuksen mukaisesti perustetun yhteisön ja Sveitsin lentoliikennekomitean päätöksellä N:o 1/2007 (EUVL 2008, L 34, s. 19). Se korvasi kyseisenä päivänä menettelystä sovellettaessa kilpailusääntöjä lentoliikenteen alalla toimiviin yrityksiin 14.12.1987 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3975/87 (EYVL 1987, L 374, s. 1), joka sisältyi EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen liitteeseen sopimuksen voimaantulosta lähtien.

EUT-sopimus

5 SEUT 101 artiklan 1 kohdassa määrätään seuraavaa:

”Sisämarkkinoille soveltumattomia ja kiellettyjä ovat sellaiset yritysten väliset sopimukset, yritysten yhteenliittymien päätökset sekä yritysten yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka ovat omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja joiden tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua sisämarkkinoilla tai joista seuraa, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy sisämarkkinoilla, ja erityisesti sellaiset sopimukset, päätökset ja menettelytavat:

a) joilla suoraan tai välillisesti vahvistetaan osto- tai myyntihintoja taikka muita kauppaehtoja;

b) joilla rajoitetaan tai valvotaan tuotantoa, markkinoita, teknistä kehitystä taikka investointeja;

c) joilla jaetaan markkinoita tai hankintalähteitä;

_ _”

ETA-sopimus

6 Euroopan talousalueesta 2.5.1992 tehdyn sopimuksen (EYVL 1994, L 1, s. 3; jäljempänä ETA-sopimus) 53 artikla vastaa soveltuvin osin SEUT 101 artiklaa.

7 Asetus N:o 1/2003, sellaisena kuin se on muutettuna 26.2.2004 annetulla neuvoston asetuksella (EY) N:o 411/2004 (EUVL 2004, L 68, s. 1), otettiin osaksi ETA-sopimusta yhtäältä liitteen XIV (Kilpailu), pöytäkirjan 21 (yrityksiin sovellettavien kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta) ja pöytäkirjan 23 (valvontaviranomaisten välisestä yhteistyöstä) muuttamisesta 24.9.2004 tehdyllä ETA:n sekakomitean päätöksellä N:o 130/2004 (EUVL 2005, L 64, s. 57), joka tuli voimaan 19.5.2005, ja toisaalta ETA-sopimuksen liitteen XIII (Liikenne) ja pöytäkirjan 21 (Yrityksiin sovellettavien kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta) muuttamisesta 11.3.2005 tehdyllä ETA:n sekakomitean päätöksellä N:o 40/2005 (EUVL 2005, L 198, s. 38), joka tuli voimaan samana päivänä.

Asetus N:o 1/2003

8 Asetuksen N:o 1/2003 7 artiklan 1 kohdassa säädetään seuraavaa:

”Jos [Euroopan] komissio toteaa kantelun perusteella tai omasta aloitteestaan, että [SEUT 101] tai [SEUT 102] artiklaa rikotaan, se voi päätöksellään määrätä asianomaiset yritykset ja yritysten yhteenliittymät lopettamaan todetun rikkomisen. Tässä tarkoituksessa komissio voi määrätä ne toteuttamaan kaikki toimintaa koskevat tai rakenteelliset korjaustoimenpiteet, jotka ovat oikeasuhteisia tehtyyn rikkomiseen nähden ja välttämättömiä sen tosiasialliselle lopettamiselle. Rakenteellisia korjaustoimenpiteitä voidaan määrätä vain joko silloin, kun ei ole olemassa yhtä tehokasta keinoa menettelyn korjaamiseksi, tai kun mikä tahansa yhtä tehokas toimenpide menettelyn korjaamiseksi olisi asianomaiselle yritykselle raskaampi kuin kyseessä oleva rakenteellinen toimenpide. Jos komissiolla on oikeutettu etu asiassa, se voi myös todeta rikkomisen tapahtuneen menneisyydessä.”

9 Asetuksen 23 artiklan, jonka otsikko on ”Sakot”, 2 ja 3 kohdassa säädetään seuraavaa:

”2. Komissio voi päätöksellään määrätä yrityksille tai yritysten yhteenliittymille sakon, jos ne tahallaan tai tuottamuksesta:

a) rikkovat [SEUT 101] artiklan tai [SEUT 102] artiklan määräyksiä, [– –]

– –

Kunkin rikkomiseen osallisen yrityksen tai yritysten yhteenliittymän osalta sakko on enintään kymmenen prosenttia sen edellisen tilikauden liikevaihdosta.

– –

3. Sakon suuruutta määrättäessä on otettava huomioon sekä rikkomisen vakavuus että sen kesto.”

10 Asetuksen 25 artiklan sanamuoto on seuraava:

”1. Tämän asetuksen 23 ja 24 artiklaan perustuvia komission valtuuksia koskevat vanhentumisajat seuraavasti:

a) kolme vuotta, jos on rikottu säännöksiä, jotka koskevat tietojen pyytämistä tai tarkastusten suorittamista;

b) viisi vuotta, jos kyse on muista rikkomisista.

2. Vanhentumisaika alkaa kulua päivästä, jona rikkominen tapahtui. Jatketun tai uusitun rikkomisen osalta aika alkaa kuitenkin kulua siitä päivästä, jona rikkominen lakkaa.

3. Kaikki komission tai jäsenvaltion kilpailuviranomaisen suorittamat toimet rikkomisen tutkinnan tai rikkomista koskevan menettelyn aloittamiseksi katkaisevat sakkojen ja uhkasakkojen määräämiseen sovellettavan vanhentumisajan. Vanhentumisaika katkeaa päivänä, jona toimi annetaan tiedoksi vähintään yhdelle rikkomiseen osalliselle yritykselle tai yritysten yhteenliittymälle. Toimia, jotka katkaisevat vanhentumisajan kulumisen, ovat erityisesti:

a) komission tai jäsenvaltion kilpailuviranomaisten kirjalliset pyynnöt saada tietoja;

b) kirjallinen valtuutus, jonka komissio tai jäsenvaltion kilpailuviranomainen antaa virkamiehille tarkastuksen suorittamista varten;

c) komission tai jäsenvaltion kilpailuviranomaisen menettelyn aloittaminen;

d) ilmoitus komission tai jäsenvaltion kilpailuviranomaisen väitetiedoksiannosta.

4. Vanhentumisaika katkeaa suhteessa kaikkiin rikkomiseen osallisiin yrityksiin tai yritysten yhteenliittymiin.

5. Kukin vanhentumisaika alkaa kulua uudelleen jokaisesta katkeamisesta. Vanhentumisaika päättyy kuitenkin viimeistään sinä päivänä, jona kahden vanhentumisajan pituutta vastaava

määräaika on kulunut komission määräämättä sakkoa tai uhkasakkoa; tämä määräaika pitenee ajalla, joksi vanhentuminen keskeytyy 6 kohdan mukaisesti.

6. Sakkojen tai uhkasakkojen määräämiseen sovellettava vanhentumisaika keskeytyy ajaksi, jonka komission päätöstä koskeva oikeudenkäynti on vireillä [unionin] tuomioistuimessa.”

11 Asetuksen 32 artiklan c alakohdassa säädettiin, että asetusta ei sovellettu ”yhteisön lentoasemien ja kolmansien maiden väliseen lentoliikenteeseen”.

12 Tämä säännös kumottiin 1.5.2004 alkaen asetuksen N:o 411/2004 3 artiklalla.

Asian tausta ja riidanalainen päätös

13 Asian tausta ja riidanalainen päätös, sellaisina kuin ne on esitetty valituksenalaisen tuomion 1–60 kohdassa, voidaan tiivistää tätä oikeudenkäyntiä varten seuraavasti:

14 Air Canada on lentoliikenneyhtiö, joka toimii lentorahtipalvelujen markkinoilla.

15 Rahtialalla lastien kuljetuksesta lentoteitse huolehtivat lentoyhtiöt (jäljempänä liikenteenharjoittajat). Liikenteenharjoittajat tarjoavat yleensä rahtipalveluja huolitsijoille, jotka järjestävät näiden lastien kuljetuksen lähettäjien nimissä. Vastineeksi nämä huolitsijat maksavat liikenteenharjoittajille hinnan, joka muodostuu yhtäältä kilokohtaisista tariffeista ja toisaalta erinäisistä lisämaksuista.

Hallinnollinen menettely

16 Komissio sai 7.12.2005 sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä kartelleja koskevissa asioissa annettuun tiedonantoonsa (EYVL 2002, C 45, s. 3) perustuvan sakoista vapauttamista koskevan hakemuksen, jonka olivat tehneet Deutsche Lufthansa AG ja kaksi sen tytäryhtiöistä eli Lufthansa Cargo AG ja Swiss International Air Lines AG. Kyseisen hakemuksen mukaan useiden liikenteenharjoittajien välillä oli kilpailunvastaista yhteydenpitoa, joka koski lentorahtimarkkinoilla tarjottavien palvelujen hintojen useita osatekijöitä eli niin sanottujen polttoainelisän ja turvallisuuslisän käyttöönottoa sekä sitä, että kyseiset liikenteenharjoittajat kieltäytyivät maksamasta huolitsijoille lisämaksuihin liittyviä provisioita (jäljempänä provisioiden maksamisesta kieltäytyminen).

17 Komissio teki 14. ja 15.2.2006 yllätystarkastuksia useiden liikenteenharjoittajien tiloissa.

18 Näiden tarkastusten jälkeen useat liikenteenharjoittajat, muun muassa Air Canada, hakivat vapautusta sakoista tämän tuomion 16 kohdassa tarkoitetun sakoista vapauttamisesta ja sakkojen lieventämisestä kartelleja koskevissa asioissa annetun tiedonannon nojalla.

19 Komissio osoitti 19.12.2007 väitetiedoksiannon 27 liikenteenharjoittajalle, mukaan lukien Air Canada, jotka esittivät tämän jälkeen kirjallisia huomautuksia. Kuulemistilaisuus pidettiin 30.6.–4.7.2008.

Alkuperäinen päätös

20 Komissio teki 9.11.2010 päätöksen C(2010) 7694 final SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja Euroopan yhteisön ja Sveitsin valaliiton lentoliikennettä koskevan sopimuksen 8 artiklan mukaisesta menettelystä (asia C.39258 – Lentorahti) (jäljempänä alkuperäinen päätös). Kyseinen päätös oli osoitettu 21:lle lentoliikenteen harjoittajalle, mukaan lukien Air Canada, jonka osalta ei kuitenkaan todettu Euroopan unionissa sijaitsevien lentoasemien välistä lentoliikennettä eikä unionissa sijaitsevien lentoasemien ja Sveitsin lentoasemien välistä (jäljempänä unionin ja Sveitsin väliset reitit) lentoliikennettä koskevaa rikkomista.

21 Mainitun päätöksen perusteluissa todettiin, että tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat olivat sovittaneet yhteen käyttäytymisensä rahtipalvelujen tarjoamisen hinnoittelun osalta sopimalla polttoainelisästä, turvallisuuslisästä ja provisioiden maksamisesta kieltäytymisestä ja että ne olivat näin ollen osallistuneet yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen 8 artiklan rikkomiseen, joka kattoi Euroopan talousalueen (ETA) ja Sveitsin alueen.

16.12.2015 annetut tuomiot

22 Unionin yleinen tuomioistuin kumosi 16.12.2015 antamallaan tuomiolla Air Canada v. komissio (T-9/11, EU:T:2015:994) alkuperäisen päätöksen siltä osin kuin se koski Air Canadaa. Unionin yleinen tuomioistuin kumosi myös kyseisen päätöksen 12 muulla samana päivänä antamallaan tuomiolla kokonaan tai osittain siltä osin kuin päätös koski 12:ta muuta liikenteenharjoittajaa tai liikenteenharjoittajien ryhmää.

23 Unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että kyseinen päätös oli perusteltu virheellisesti.

Riidanalainen päätös

24 Komissio lähetti 20.5.2016 alkuperäisen päätöksen kohteena oleville liikenteenharjoittajille, jotka olivat nostaneet siitä kanteen unionin yleisessä tuomioistuimessa, kirjeen, jossa se ilmoitti niille aikomuksestaan antaa uudelleen päätös, jossa todettaisiin niiden osallistuneen SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen 8 artiklan yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun rikkomiseen kaikilla kyseisessä alkuperäisessä päätöksessä mainituilla reiteillä. Niille annettiin yhden kuukauden määräaika huomautusten esittämistä varten. Kaikki käyttivät tätä mahdollisuutta.

25 Komissio antoi 17.3.2017 riidanalaisen päätöksen, joka on osoitettu 19:lle lentoliikenteen harjoittajalle, mukaan lukien Air Canada.

26 Riidanalaisessa päätöksessä todetaan, että tutkinnan kohteena olleet lentoliikenteen harjoittajat ovat sovittaneet yhteen käyttäytymisensä lentorahtipalvelujen hinnoittelun alalla maailmanlaajuisesti polttoainelisän ja turvallisuuslisän avulla ja kieltäytymällä provisioiden maksamisesta (jäljempänä riidanalainen kartelli) ja syyllistyneet siten SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen 8 artiklan yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun rikkomiseen.

27 Kyseisen päätöksen 4 jaksossa, jonka otsikko on ”Tosiseikkojen kuvaus”, komissio totesi muun muassa, että tutkinta oli paljastanut maailmanlaajuisen kartellin, joka perustui kilpailijoiden välillä pitkään jatkuneen kahden- ja monenvälisen yhteydenpidon verkostoon sellaisen käyttäytymisen osalta, josta ne olivat päättäneet, jota ne suunnittelivat tai jota ne aikoivat noudattaa rahtipalvelujen eri hintatekijöiden osalta, jotka on mainittu edeltävässä tuomion kohdassa. Se korosti, että kyseisen yhteydenpitoverkoston yhteisenä tavoitteena oli sovittaa yhteen kilpailijoiden käyttäytymistä hinnoittelun alalla tai vähentää niiden hinnoittelupolitiikkaan liittyvää epävarmuutta. Tämän jälkeen se kuvaili polttoainelisää, turvallisuuslisää ja provisioiden maksamisesta kieltäytymistä koskevaa yhteydenpitoa ja arvioi tosiseikkoja koskevia todisteita, jotka koskivat yhtäältä riidanalaista kartellia kokonaisuudessaan ja toisaalta kutakin yritystä, jolle kyseinen päätös oli osoitettu.

28 Riidanalaisen päätöksen 5 jaksossa, jonka otsikko on ”Merkityksellisten kilpailusääntöjen soveltaminen”, komissio sovelsi SEUT 101 artiklaa käsiteltävän asian tosiseikkoihin ja täsmensi, että viittauksia tähän artiklaan oli pidettävä myös viittauksina ETA-sopimuksen 53 artiklaan ja EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen 8 artiklaan, koska näitä määräyksiä sovelletaan soveltuvin osin, ellei toisin määrätä.

29 Toimivaltansa osalta komissio tutki ajallisen ja alueellisen toimivaltansa rajat kilpailusääntöjen rikkomisen toteamiseksi ja seuraamusten määräämiseksi siitä nyt käsiteltävässä asiassa.

30 Yhtäältä komissio totesi riidanalaisen päätöksen 822–832 perustelukappaleessa, jotka muodostavat kyseisen päätöksen alajakson 5.2., jonka otsikko on ”Komission toimivalta”, ettei se ensinnäkään sovella SEUT 101 artiklaa päivämäärää 1.5.2004 aikaisempiin sopimuksiin ja menettelytapoihin, jotka koskevat unionissa sijaitsevien lentoasemien ja ETA:n ulkopuolella sijaitsevien lentoasemien välisiä reittejä (jäljempänä unionin ja kolmansien maiden väliset reitit), toiseksi, ettei se sovella ETA-sopimuksen 53 artiklaa päivämäärää 19.5.2005 aikaisempiin sopimuksiin ja menettelytapoihin, jotka koskevat unionin ja kolmansien maiden välisiä reittejä ja sellaisissa maissa sijaitsevien lentoasemien, jotka ovat ETA-sopimuksen sopimuspuolia mutta eivät unionin jäsenvaltioita, ja kolmansissa maissa sijaitsevien lentoasemien välisiä reittejä (jäljempänä ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden väliset reitit), ja lopuksi, ettei se sovella EY–Sveitsin-lentoliikennesopimuksen 8 artiklaa päivämäärää 1.6.2002 aikaisempiin sopimuksiin ja menettelytapoihin, jotka koskevat unionin ja Sveitsin välisiä reittejä. Se täsmensi kyseisen päätöksen 832 perustelukappaleessa, että päätöksessä ei ”millään tavalla pyritä toteamaan, että [EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen] 8 artiklaa olisi rikottu Sveitsin [ja] kolmansien maiden [välisten] rahtipalvelujen osalta”.

31 Toisaalta riidanalaisen päätöksen 1036–1046 perustelukappaleessa, jotka muodostavat päätöksen 5.3.8 alajakson, jonka otsikko on ”[SEUT] 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan sovellettavuus saapuviin reitteihin”, komissio esitti syyt, joiden perusteella se hylkäsi useiden tutkinnan kohteena olleiden liikenteenharjoittajien väitteet, joiden mukaan se ylitti alueellisen toimivaltansa rajat kansainvälisen oikeuden sääntöihin nähden todetessaan näiden kahden artiklan rikkomisen ja määrätessään siitä seuraamuksia, kun kyse oli kolmansista maista lähtevistä ja ETA:han saapuvista reiteistä (jäljempänä saapuvat reitit ja, näillä reiteillä tarjottujen rahtipalvelujen osalta, saapuvat rahtipalvelut).

32 Komissio totesi erityisesti mainitun päätöksen 1045 perustelukappaleessa, että saapuvia rahtipalveluja koskevilla kilpailunvastaisilla menettelytavoilla ”saattaa olla välittömiä, merkittäviä ja ennakoitavissa olevia vaikutuksia unionissa ja ETA:ssa, koska ETA:han suuntautuvan lentoliikenteen korkeammat kustannukset ja siten maahantuotujen tavaroiden korkeammat

hinnat ovat luonteensa vuoksi omiaan vaikuttamaan kuluttajiin ETA-alueella”. Lisäksi se totesi, että kyseessä olevassa asiassa näillä menettelytavoilla saattoi olla vaikutuksia myös muiden liikenteenharjoittajien toteuttamaan rahtipalvelujen tarjoamiseen ETA:ssa kolmansien maiden liikenteenharjoittajien käyttämien ETA:ssa sijaitsevien liikenteen solmukohtien (hubs) ja kyseisten lähetysten ETA:ssa olevien määränpäälentoasemien, joihin kolmannen maan liikenteenharjoittaja ei liikennöi, välillä.

33 Komissio totesi lisäksi kyseisen päätöksen 1046 perustelukappaleessa, että riidanalainen kartelli oli ”toteutettu maailmanlaajuisesti”, että saapuvia reittejä koskevat järjestelyt olivat erottamaton osa yhtenä kokonaisuutena pidettävää jatkettua SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomista ja että lisien yhtenäinen soveltaminen maailmanlaajuisesti oli keskeinen osa tätä kartellia.

34 Riidanalaisen päätöksen alajaksoon 5.3, joka liittyy SEUT 101 artiklan, ETA-sopimuksen 53 artiklan ja EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen 8 artiklan soveltamiseen nyt käsiteltävässä asiassa, sisältyvät sen 833–1052 perustelukappale. Ensinnäkin komissio totesi mainitun päätöksen 846 perustelukappaleessa, että tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat olivat sovittaneet yhteen käyttäytymisensä tai vaikuttaneet hinnoitteluun, ”mikä merkitsee viime kädessä hintojen vahvistamista suhteessa” polttoainelisään, turvallisuuslisään ja provision maksamiseen huolitsijoille lisistä. Mainitun päätöksen 861 perustelukappaleessa komissio katsoi, että ”rahtipalvelujen hinnoittelukäyttäytymisen yhteensovittamista koskeva yleinen järjestelmä”, joka komission tutkinnassa oli käynyt ilmi, oli osoitus ”monitahoisesta kilpailusääntöjen rikkomisesta, joka koostuu erilaisista toimista, joita voidaan luonnehtia joko sopimukseksi tai yhdenmukaistetuksi menettelytavaksi, joiden yhteydessä kilpailijat ovat tietoisesti korvanneet kilpailun riskit keskinäisellä käytännön yhteistyöllään”.

35 Toiseksi komissio totesi riidanalaisen päätöksen 869 perustelukappaleessa, että ”kyseessä oleva käyttäytyminen muodostaa [SEUT] 101 artiklan yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun rikkomisen”, ja täsmensi kyseisen päätöksen 870–902 perustelukappaleessa, että kyseessä olevilla järjestelyillä oli yksi kilpailunvastainen tavoite eli kilpailun rajoittaminen rahtiliikennealalla ETA:ssa ja että ne koskivat rahtipalvelujen tarjoamista ja niiden hinnoittelua, ne koskivat samoja yrityksiä, niitä oli pidettävä yhtenä kokonaisuutena ja jatkuvina ja ne koskivat kolmea osatekijää eli polttoainelisää, turvallisuuslisää ja provisioiden maksamisesta kieltäytymistä.

36 Komissio totesi tässä yhteydessä kyseisen päätöksen 882 perustelukappaleessa, että Air Canada oli osallistunut kahteen kolmesta rikkomisen osatekijästä eli polttoainelisään ja turvallisuuslisään. Komissio lisäsi kyseisessä perustelukappaleessa, että Air Canada oli kuitenkin ”kohtuudella voinut ennakoida osapuolten näkemystenvaihdon” lisistä maksettavan provision maksamisesta ja se oli valmis ottamaan siihen sisältyvän riskin ja että oli myös olemassa todisteita, joiden mukaan Air Canada tiesi keskusteluista, jotka koskivat lisistä maksettavien provisioiden maksamista.

37 Riidanalaisen päätöksen 903 perustelukappaleessa komissio totesi kolmanneksi, että asianomaisen kilpailunvastaisen käyttäytymisen tarkoituksena oli rajoittaa kilpailua ainakin unionissa, ETA:ssa ja Sveitsissä. Kyseisen päätöksen 917 perustelukappaleessa se totesi vielä pääasiallisesti, että kyseisen käyttäytymisen konkreettisia vaikutuksia ei näin ollen ollut tarpeen ottaa huomioon.

38 Neljänneksi komissio tutki riidanalaisen päätöksen 972–1021 perustelukappaleessa seitsemän sellaisen kolmannen maan sääntelyä, joiden osalta useat tutkinnan kohteena olleet liikenteenharjoittajat olivat väittäneet, että niiden oli kyseisen sääntelyn mukaan

yhdenmukaistettava lisät, mikä esti siten merkityksellisten kilpailusääntöjen soveltamisen. Komissio katsoi, etteivät nämä liikenteenharjoittajat olleet osoittaneet toimineensa näiden kolmansien maiden pakottamina.

39 Viidenneksi komissio totesi riidanalaisen päätöksen 1024–1035 perustelukappaleessa, että yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen oli omiaan vaikuttamaan huomattavasti jäsenvaltioiden väliseen, ETA-sopimuksen sopimuspuolten väliseen ja EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen sopimuspuolten väliseen kauppaan.

40 Riidanalaisen päätöksen 7 jakso, jonka otsikko on ”Rikkomisen kesto”, sisältää kyseisen päätöksen 1146–1169 perustelukappaleen. Kuten mainitun päätöksen 1146 perustelukappaleesta käy ilmi, komissio katsoi, että riidanalainen kartelli oli alkanut 7.12.1999 ja kestänyt 14.2.2006 saakka. Se täsmensi samassa perustelukappaleessa 1146, että kyseisellä kartellilla oli rikottu

– SEUT 101 artiklaa 7.12.1999–14.2.2006 unionissa sijaitsevien lentoasemien välisen lentoliikenteen osalta

– SEUT 101 artiklaa 1.5.2004–14.2.2006 unionin ja kolmansien maiden välisillä reiteillä harjoitetun lentoliikenteen osalta

– ETA-sopimuksen 53 artiklaa 7.12.1999–14.2.2006 ETA:ssa sijaitsevien lentoasemien välisen lentoliikenteen osalta (jäljempänä ETA:n sisäiset reitit)

– ETA-sopimuksen 53 artiklaa 19.5.2005–14.2.2006 ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä harjoitetun lentoliikenteen osalta ja

– EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen 8 artiklaa 1.6.2002–14.2.2006 unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä harjoitetun lentoliikenteen osalta.

41 Kyseisen päätöksen 1169 perustelukappaleessa komissio totesi, että kilpailusääntöjen rikkominen kesti Air Canadan osalta 21.9.2000–14.2.2006.

42 Riidanalaisen päätöksen 8 jaksossa komissio tutki toteutettavat korjaavat toimenpiteet ja määrättävät sakot viitaten asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennasta annettuihin suuntaviivoihin (EUVL 2006, C 210, s. 2)

43 Riidanalaisen päätöksen päätösosan 1, 3 ja 4 artiklassa määrätään seuraavaa:

”1 artikla

Seuraavat yritykset ovat syyllistyneet [SEUT] 101 artiklan, [ETA-sopimuksen] 53 artiklan ja [EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen] 8 artiklan yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun rikkomiseen sovittamalla yhteen käyttäytymistään lentorahtipalvelujen hinnoittelun alalla maailmanlaajuisesti polttoainelisän, turvallisuuslisän ja lisistä maksettavan provision osalta seuraavilla reiteillä ja seuraavina ajanjaksoina:

1) Seuraavat yritykset ovat rikkoneet [SEUT] 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa [ETA:n sisäisillä] reiteillä seuraavina ajanjaksoina:
   a) Air Canada 21.9.2000–14.2.2006;

– –

2) Seuraavat yritykset ovat rikkoneet [SEUT] 101 artiklaa [unionin ja kolmansien maiden välisten] reittien osalta seuraavina ajanjaksoina:
a) Air Canada 1.5.2004–14.2.2006;

– –

3) Seuraavat yritykset ovat rikkoneet ETA-sopimuksen 53 artiklaa [ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisten] reittien osalta seuraavina ajanjaksoina:
a) Air Canada 19.5.2005–14.2.2006;

– –

4) Seuraavat yritykset ovat rikkoneet [EY–Sveitsi-lentoliikennesopimuksen] 8 artiklaa [unionin ja Sveitsin välisten] reittien osalta seuraavina ajanjaksoina:
a) Air Canada 1.6.2002–14.2.2006;

– –

3 artikla

Tämän päätöksen 1 artiklassa tarkoitetusta yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta – – määrätään seuraavat sakot:

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

– –

4 artikla

Edellä 1 artiklassa tarkoitettujen yritysten on lopetettava 1 artiklassa tarkoitettu yhtenä kokonaisuutena pidettävä jatkettu kilpailusääntöjen rikkominen välittömästi, jos ne eivät ole sitä jo tehneet.

Niiden on pidättäydyttävä myös kaikista toimista tai käyttäytymisestä, joilla on sama tai samankaltainen tarkoitus tai vaikutus.”

Menettely unionin yleisessä tuomioistuimessa ja valituksenalainen tuomio

44 Air Canada nosti unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 29.5.2017 toimittamallaan kannekirjelmällä kanteen, jossa vaadittiin riidanalaisen päätöksen kumoamista Air Canadaa koskevilta osin ja toissijaisesti määrättyjen sakkojen kumoamista tai niiden määrän alentamista.

45 Air Canada vetosi kyseisen kanteen tueksi viiteen kumoamisperusteeseen.

46 Kolmas näistä kumoamisperusteista koski ilmeisiä arviointivirheitä ja oikeudellisia virheitä siinä, että Air Canadan katsottiin olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta siltä osin kuin se koski ETA:n sisäisiä ja unionin ja Sveitsin välisiä

reittejä. Neljäs kumoamisperuste liittyi siihen, että komissiolla ei ollut toimivaltaa todeta SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkomista saapuvilla reiteillä ja unionin ja kolmansien maiden välisillä reiteillä ennen 1.5.2004 ja ETA:n, unionia lukuun ottamatta, ja kolmansien maiden välisillä reiteillä ennen 19.5.2005 ja määrätä siitä seuraamuksia.

47 Unionin yleinen tuomioistuin hyväksyi valituksenalaisella tuomiolla viidennen kumoamisperusteen toisen osan, joka koski sitä, että komissio ei ollut näyttänyt uskottavien todisteiden avulla toteen tekoja, joista valittajaa moitittiin, ja kumosi riidanalaisen päätöksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan, 2 kohdan a alakohdan, 3 kohdan a alakohdan ja 4 kohdan a alakohdan siltä osin kuin siinä todettiin Air Canadan osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijään, joka koski provisioiden maksamisesta kieltäytymistä, ja vahvisti Air Canadalle kyseisen päätöksen 3 artiklan a alakohdassa määrätyn sakon suuruudeksi 17 952 000 euroa. Lopuksi se hylkäsi kanteen muilta osin.

Valitusasian asianosaisten vaatimukset

48 Air Canada vaatii valituksessaan, että unionin tuomioistuin

– kumoaa valituksenalaisen tuomion

– kumoaa riidanalaisen päätöksen tai toissijaisesti kumoaa joko kyseisen päätöksen 1 artiklan 1 kohdan a alakohdan, 1 artiklan 2 kohdan a alakohdan, 1 artiklan 3 kohdan a alakohdan tai 1 artiklan 4 kohdan a alakohdan taikka kaikki nämä päätöksen osat

– kumoaa kyseisen päätöksen 3 artiklan tai toissijaisesti alentaa huomattavasti sakon määrää

– toissijaisesti palauttaa asian unionin yleiseen tuomioistuimeen ja

– velvoittaa komission korvaamaan Air Canadalle unionin tuomioistuimessa aiheutuneet oikeudenkäyntikulut ja jäljellä olevat kaksi kolmasosaa Air Canadalle unionin yleisessä tuomioistuimessa aiheutuneista oikeudenkäyntikuluista.

49 Komissio vaatii, että unionin tuomioistuin hylkää valituksen ja velvoittaa Air Canadan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Valituksen tarkastelu

50 Air Canada esittää valituksensa tueksi kolme valitusperustetta. Ensimmäinen valitusperuste koskee oikeudellisia virheitä arvioinnissa, joka koski komission toimivaltaa todeta kilpailusääntöjen rikkominen saapuvilla reiteillä ja määrätä siitä seuraamuksia. Toinen valitusperuste koskee pääasiallisesti oikeudellista virhettä arvioinnissa, joka koski Air Canadan vastuuta kilpailusääntöjen rikkomisesta ETA:n sisäisillä reiteillä ja unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä. Kolmas valitusperuste koskee sitä, ettei vanhentumista todettu viran puolesta siltä osin kuin kyse oli Air Canadan käyttäytymisestä kyseisillä reiteillä.

51 Aluksi on tutkittava ensimmäinen valitusperuste, sitten kolmas valitusperuste ja lopuksi toinen valitusperuste.

Ensimmäinen valitusperuste, joka liittyy komission toimivaltaan saapuvien reittien osalta

52 Ensimmäisessä valitusperusteessa on kaksi osaa, ja toinen osa on jaettu seitsemään väitteeseen. Kyseisen valitusperusteen ensimmäinen osa ja sen toisen osan ensimmäinen väite koskevat sitä, että komission toimivallan määrittämisessä käytettiin virheellisesti pelkästään kilpailunvastaisten menettelytapojen kvalifioituja vaikutuksia unionissa koskevaa kriteeriä (jäljempänä kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri). Kyseisen toisen osan toinen, kolmas, neljäs ja viides väite koskevat kyseisen kriteerin soveltamisedellytysten määrittämisessä tehtyjä oikeudellisia virheitä. Kyseisen toisen osan kuudes ja seitsemäs väite liittyvät yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen käsitteeseen.

Ensimmäinen osa ja toisen osan ensimmäinen väite, jotka koskevat sitä, että komission toimivallan määrittämisessä käytettiin virheellisesti pelkästään kvalifioituja vaikutuksia koskevaa kriteeriä

– *Asianosaisten lausumat*

53 Air Canada väittää ensimmäisen valitusperusteen ensimmäisessä osassa, että unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen, kun se kieltäytyi tarkastelemasta kilpailunvastaisten menettelytapojen toimeenpanopaikkaan perustuvan kriteerin (jäljempänä toimeenpanoa koskeva kriteeri) soveltamista saapuviin rahtipalveluihin toteamalla, että ”kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri vahvistetaan SEUT 101 artiklan – – sanamuodossa”, ja arvioidessaan, että unionin ulkopuolella toteutettu hintojen yhteensovittamista merkitsevä käyttäytyminen kuului SEUT 101 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan pelkästään kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin perusteella ilman, että oli tarpeen määritellä, oliko tällaisen käyttäytymisen tarkoituksena rajoittaa tai vääristää kilpailua sisämarkkinoilla tai seurasiko siitä, että kilpailu rajoittui tai vääristyi sisämarkkinoilla.

54 Air Canadan mukaan kvalifioituja vaikutuksia koskevalla kriteerillä, joka kuuluu kansainvälisen oikeuden alaan, ei voida korvata kilpailunvastaisia vaikutuksia ”sisämarkkinoilla” koskevaa arviointia, joka on tehtävä SEUT 101 artiklan 1 kohdan sanamuodon perusteella. Sen mukaan kyseinen kriteeri on lisävaatimus, josta tulee merkityksellinen kansainvälisessä oikeudessa ainoastaan, jos SEUT 101 artiklan 1 kohdassa olevat vaatimukset täyttyvät.

55 Ensimmäisen valitusperusteen toisen osan ensimmäisessä väitteessä, joka koskee valituksenalaisen tuomion 225–279 kohtaa, Air Canada väittää, että unionin yleinen tuomioistuin sovelsi virheellisesti oikeuskäytäntöä, joka liittyy tarkoitukseen perustuvasta kilpailusääntöjen rikkomisesta johtuvien kilpailunvastaisten vaikutusten arviointiin.

56 Sen mukaan unionin yleinen tuomioistuin teki ensiksi oikeudellisen virheen katsoessaan, että kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin nojalla ei edellytetä tarkoitukseen perustuvan kilpailuoikeuden rikkomisen tapauksessa konkreettisten kilpailunvastaisten vaikutusten osoittamista, ja näin ollen vapauttaessaan komission velvollisuudesta arvioida asianomaisen käyttäytymisen kilpailunvastaisia vaikutuksia kyseisen käyttäytymisen kilpailunvastaisen tarkoituksen vuoksi.

57 Air Canada väittää, että unionin yleinen tuomioistuin teki toiseksi oikeudellisen virheen arvioidessaan, että ETA:n ulkopuolella omaksuttu ja toimeenpantu käyttäytyminen ETA:n ulkopuolella myytyjen palvelujen osalta oli riittävän vahingollista sisämarkkinoiden kilpailulle, jotta sitä voitiin pitää tarkoitukseen perustuvana kilpailunrajoituksena ilman, että se arvioi

asianmukaisesti kaikkia merkityksellisiä seikkoja, mukaan luettuna kyseisen käyttäytymisen vaikutuksia kilpailuun ETA:ssa. Sen mukaan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännöstä ilmenee kuitenkin, että kolmannesta maasta unioniin suuntautuvaa vientiä koskeva kielto ei ole tarkoitukseen perustuva kilpailunrajoitus, kun taas jäsenvaltioiden välistä vientiä koskeva sama kielto on tällainen rajoitus.

58 Komissio kiistää kyseisen argumentaation.

– *Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta*

59 Jotta voidaan vastata Air Canadan argumentaatioon, jonka mukaan unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen kieltäytyessään tarkastelemasta toimeenpanoa koskevaa kriteeriä, on ensiksi palautettava mieleen, että 6.9.2017 antamansa tuomion Intel v. komissio (C-413/14 P, EU:C:2017:632) 46 kohdassa unionin tuomioistuin, jonka käsiteltäväksi oli saatettu valitusperuste, jossa unionin yleistä tuomioistuinta moitittiin toteamuksesta, jonka mukaan komission toimivalta todeta kansainvälisen oikeuden sääntöjen perusteella unionin ulkopuolella toteutettu käyttäytyminen ja määrätä siitä seuraamuksia voidaan osoittaa joko toimeenpanoa koskevan kriteerin tai kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin nojalla, katsoi, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri voi olla yksinään komission toimivallan perustana.

60 Unionin tuomioistuin lausui näin muistutettuaan kyseisen tuomion 42 ja 45 kohdassa yhtäältä, että SEUT 101 ja SEUT 102 artiklassa vahvisteluilla unionin kilpailusäännöillä halutaan puuttua yritysten monenväliseen tai yksipuoliseen toimintaan, jolla rajoitetaan kilpailua sisämarkkinoilla, ja toisaalta, että toimeenpanoa koskevalla kriteerillä ja kvalifioituja vaikutuksia koskevalla kriteerillä tavoitellaan samaa päämäärää, eli niillä pyritään puuttumaan toimintaan, jota ei ole toteutettu unionissa mutta jonka kilpailua rajoittavat vaikutukset ovat omiaan tuntumaan unionin markkinoilla.

61 Tästä seuraa, että toimeenpanoa koskeva kriteeri ja kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri ovat luonteeltaan vaihtoehtoisia ja että vain yksi näistä kriteereistä riittää yksinään luomaan perustan kansainvälisen oikeuden sääntöjen nojalla komission toimivallalle unionin ulkopuolella toteutetun käyttäytymisen osalta. Unionin yleinen tuomioistuin totesi valituksenalaisen tuomion 291 kohdassa, että komissio katsoi perustellusti, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri täyttyi, joten Air Canadan argumentti, jonka mukaan unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen kieltäytyessään tarkastelemasta toimeenpanoa koskevaa kriteeriä, on hylättävä perusteettomana.

62 Toiseksi on tarkasteltava Air Canadan argumenttia, jonka mukaan unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen vapauttaessaan komission velvollisuudesta arvioida asianomaisen käyttäytymisen vaikutuksia kyseisen käyttäytymisen kilpailunvastaisen tarkoituksen vuoksi.

63 Nyt käsiteltävässä asiassa on todettava, että unionin yleinen tuomioistuin täsmensi valituksenalaisen tuomion 232 kohdassa, että kun on kyse käyttäytymisestä, jonka osalta komissio on katsonut – kuten käsiteltävässä asiassa – että se on siinä määrin haitallista kilpailulle sisämarkkinoilla tai ETA:ssa, että se voidaan luonnehtia SEUT 101 artiklassa ja ETA-sopimuksen 53 artiklassa tarkoitetuksi tarkoitukseen perustuvaksi kilpailunrajoitukseksi, kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltaminen ei voi edellyttää niiden konkreettisten vaikutusten osoittamista, joita käyttäytymisen luonnehtiminen kyseisten määräysten mukaiseksi vaikutukseen perustuvaksi kilpailunrajoitukseksi edellyttää.

64 Unionin yleinen tuomioistuin katsoi vastaavasti kyseisen tuomion 236 kohdassa, että jos kvalifioituja vaikutuksia koskevaa kriteeriä tulkittaisiin siten, että se edellyttää näyttöä riidanalaisen käyttäytymisen konkreettisista vaikutuksista myös silloin, kun kyseessä on tarkoitukseen perustuva kilpailunrajoitus, tämä merkitsisi sitä, että komission toimivallalle todeta SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkominen ja määrätä siitä seuraamuksia asetetaan edellytys, joka ei perustu näiden määräysten sanamuotoon.

65 Unionin yleinen tuomioistuin päätteli tästä mainitun tuomion 237 kohdassa, että yhtäältä Air Canada ei voinut pätevästi moittia komissiota siitä, että tämä olisi tehnyt virheen katsoessaan, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri täyttyi, vaikka komissio oli riidanalaisen päätöksen 917, 1190 ja 1277 perustelukappaleessa todennut, ettei se ollut velvollinen arvioimaan riidanalaisen käyttäytymisen kilpailunvastaisia vaikutuksia kyseisen käyttäytymisen kilpailunvastaisen tarkoituksen vuoksi, ja että toisaalta Air Canada ei voinut myöskään päätellä kyseisistä perustelukappaleista, ettei komissio ollut tehnyt mitään arviointia mainitun käyttäytymisen vaikutuksista sisämarkkinoilla tai ETA-alueella kyseisen kriteerin soveltamiseksi.

66 Kuten jo kyseisen 237 kohdan toisessa osassa todetaan, näistä Air Canadan riitauttamista kohdista ei kuitenkaan voida päätellä, että unionin yleinen tuomioistuin olisi katsonut sen osoittamiseksi, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri täyttyi käsiteltävässä asiassa, riittävän, että riidanalaista kartellia voitiin pitää tarkoitukseen perustuvana kilpailunrajoituksena.

67 Valituksenalaisen tuomion 228–244 kohdasta yhdessä luettuina nimittäin ilmenee, että kyseisissä riitautetuissa kohdissa unionin yleinen tuomioistuin ainoastaan hylkäsi Air Canadan sille esittämät perustelut, jotka esitettiin tiivistetysti valituksenalaisen tuomion 216 kohdassa. Unionin yleinen tuomioistuin esitti siten kyseisissä kohdissa syyt, joiden vuoksi Air Canada väitti virheellisesti, että komission riidanalaisen päätöksen 917 perustelukappaleessa, joka koskee kyseessä olevan kilpailunrajoituksen luonnehdintaa, ja 1190 ja 1277 perustelukappaleessa, jotka koskevat sakon laskentaa, esittämä maininta siitä, että todellisia kilpailunvastaisia vaikutuksia ei ollut tarpeen osoittaa, koska moititun käyttäytymisen kilpailunvastainen tarkoitus oli näytetty toteen, merkitsi sitä, että komissio oli tämän kilpailunvastaisen tarkoituksen vuoksi jättänyt arvioimatta, oliko kyseisellä käyttäytymisellä ollut vaaditut kvalifioidut vaikutukset, todetakseen olevansa toimivaltainen soveltamaan SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa saapuviin rahtipalveluihin.

68 Yhtäältä unionin yleinen tuomioistuin ei tehnyt oikeudellista virhettä, kun se vastasi, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri, jonka perusteella komissiolla on ekstraterritoriaalinen toimivalta, eroaa siitä, voidaanko riidanalaista kartellia pitää SEUT 101 artiklassa ja ETA-sopimuksen 53 artiklassa tarkoitettuna kilpailunrajoituksena. Kuten julkisasiamies on myös todennut ratkaisuehdotuksensa 42 kohdassa, kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri, joka voi olla perustana komission ekstraterritoriaaliselle toimivallalle soveltaa unionin ja ETA:n kilpailusääntöjä kansainvälisen oikeuden kannalta, ei ole yhteneväinen tarkoitukseen tai vaikutukseen perustuvaa kilpailunrajoitusta unionin tai ETA:n sisämarkkinoilla koskevan sen aineellisen kriteerin kanssa, jota sovelletaan komission toimivaltaan todeta unionin oikeuden perusteella kilpailusääntöjen rikkominen ja määrätä siitä seuraamuksia.

69 Toisaalta unionin yleisen tuomioistuimen analyysi, jolla pyritään määrittämään, oliko komissio katsonut asianmukaisesti, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri täyttyi käsiteltävässä asiassa, esitetään valituksenalaisen tuomion 245–279 kohdassa saapuvia rahtipalveluja koskevan

yhteensovittamisen osalta erikseen tarkasteltuna ja kyseisen tuomion 280–291 kohdassa yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osalta kokonaisuutena tarkasteltuna.

70 Näin ollen Air Canada tulkitsee valituksenalaista tuomiota virheellisesti, kun se väittää unionin yleisen tuomioistuimen katsoneen, että jotta voidaan todeta kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin perusteella, että komissiolla on toimivalta soveltaa SEUT 101 artiklaa ja ETA-sopimuksen 53 artiklaa ETA:n ulkopuolella toteutettuun käyttäytymiseen, on mahdollista jättää osoittamatta tällaisia vaikutuksia silloin, kun tällaista käyttäytymistä voidaan pitää tarkoitukseen perustuvana kilpailunrajoituksena. Edellä 56 kohdassa esitetty argumentaatio on näin ollen hylättävä perusteettomana.

71 Kolmanneksi myös argumentaatio, jonka mukaan unionin yleinen tuomioistuin korvasi kansainvälisen oikeuden mukaisen kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin tarkoitukseen tai vaikutukseen perustuvaa kilpailunrajoitusta unionin tai ETA:n sisämarkkinoilla koskevalla aineellisella kriteerillä, perustuu valituksenalaisen tuomion virheelliseen tulkintaan.

72 Edellä 68 kohdassa mainitusta unionin yleisen tuomioistuimen arvioinnista käy yksiselitteisesti ilmi, että unionin yleinen tuomioistuin yhtäältä totesi, että komission toimivalta kansainvälisen oikeuden kannalta todettiin kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin perusteella, ja toisaalta se totesi tarkoitukseen perustuvan kilpailunrajoituksen, joka loi perustan komission toimivallalle todeta unionin oikeuden nojalla kilpailusääntöjen rikkominen ja määrätä siitä seuraamus. Toisin kuin Air Canada väittää, unionin yleinen tuomioistuin ei siten katsonut, että kvalifioitujen vaikutusten osoittaminen vapautti komission velvollisuudesta esittää todisteita SEUT 101 artiklan 1 kohdassa määrätyn edellytyksen, joka koskee tarkoitukseen tai vaikutukseen perustuvan kilpailunrajoituksen toteamista, täyttymisestä.

73 Neljänneksi siltä osin kuin Air Canada väittää, että unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen arvioidessaan, että riidanalainen käyttäytyminen oli riittävän vahingollista sisämarkkinoiden kilpailulle, jotta sitä voitiin pitää tarkoitukseen perustuvana kilpailunrajoituksena, on riittävää muistuttaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan unionin tuomioistuin on valituksen tutkimisen yhteydessä toimivaltainen arvioimaan ainoastaan sitä oikeudellista ratkaisua, joka on tehty ensimmäisessä oikeusasteessa esitetyistä perusteista ja argumenteista. Asianosainen ei siis voi esittää ensimmäisen kerran unionin tuomioistuimessa perustetta, jota se ei ole esittänyt unionin yleisessä tuomioistuimessa, koska tämä merkitsisi sitä, että sillä olisi oikeus laajentaa unionin tuomioistuimessa, jonka toimivaltaa valituksen yhteydessä on rajoitettu, kannettaan unionin yleisessä tuomioistuimessa käsiteltyyn asiaan nähden. Unionin tuomioistuin on siten valitusasioissa toimivaltainen arvioimaan ainoastaan sitä oikeudellista ratkaisua, jonka unionin yleinen tuomioistuin on tehnyt sille esitetyistä perusteista (tuomio 14.10.2010, Deutsche Telekom v. komissio, C-280/08 P, EU:C:2010:603, 34 kohta ja tuomio 2.2.2023, Espanja ym. v. komissio, C-649/20 P, C-658/20 P ja C-662/20 P, EU:C:2023:60, 29 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

74 Nyt käsiteltävässä asiassa Air Canada ei kuitenkaan esittänyt unionin yleisessä tuomioistuimessa kanneperustetta tai argumenttia, jonka tarkoituksena olisi ollut riitauttaa komission riidanalaisessa päätöksessä tekemä luokittelu tarkoitukseen perustuvaksi kilpailunrajoitukseksi. Näin ollen Air Canadan väite, jolla pyritään riitauttamaan riidanalaisen käyttäytymisen luokittelu tarkoitukseen perustuvaksi kilpailunrajoitukseksi, on jätettävä tutkimatta.

75 Edellä esitetyn perusteella ensimmäinen osa ja toisen osan ensimmäinen väite on osittain jätettävä tutkimatta ja osittain hylättävä perusteettomana.

Toisen osan toinen, kolmas, neljäs ja viides väite, jotka koskevat oikeudellista virhettä kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltamisedellytysten määrittämisessä

– *Asianosaisten lausumat*

76 Air Canada esittää toisen osan toisessa väitteessä, että unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen katsoessaan, että komissio oli osoittanut oikeudellisesti riittävällä tavalla, että kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltamisen edellytykset täyttyivät, vaikka komissio käsitteli tätä kysymystä vain yhdessä riidanalaisen päätöksen perustelukappaleessa eli sen 1045 perustelukappaleessa eikä komissio ollut todellisuudessa arvioinut ennakoitavissa olevia, välittömiä ja huomattavia vaikutuksia sisämarkkinoilla. Tätä varten unionin yleinen tuomioistuin joutui tukeutumaan muihin riidanalaisen päätöksen perustelukappaleisiin, jotka se valitsi mielivaltaisesti, vaikka komission toteamat vaikutukset olivat vain hypoteettisia, spekulatiivisia ja vähintäänkin perustelemattomia.

77 Air Canada väittää kyseisen osan kolmannessa väitteessä, että unionin yleinen tuomioistuin käänsi komissiolle kuuluvan kvalifioituja vaikutuksia koskevan todistustaakan tukeutumalla virheellisesti perustelemattomaan olettamaan välittömistä, huomattavista, suorista ja ennakoitavissa olevista vaikutuksista.

78 Air Canada moittii unionin yleistä tuomioistuinta erityisesti ensiksi siitä, että unionin yleinen tuomioistuin katsoi valituksenalaisen tuomion 237 kohdassa, että Air Canadan oli todistettava, ettei komissio ollut arvioinut riidanalaisen käyttäytymisen kilpailunvastaisia vaikutuksia, toiseksi siitä, että unionin yleinen tuomioistuin katsoi kyseisen tuomion 255 kohdassa, että Air Canada ”ei esitä mitään seikkaa, joka osoittaa, että käsiteltävän asian olosuhteet eivät olleet kovin suotuisat sille, että yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta saapuvilla reiteillä aiheutunut lisäkustannus vyörytetään tuotantoketjun loppupäässä lähettäjille”, ja kolmanneksi siitä, että unionin yleinen tuomioistuin katsoi kyseisen tuomion 277 kohdassa, että Air Canada ei ”näytä toteen eikä edes väitä, että ennakoitavissa oleva lisäkustannusten vyöryttäminen ETA:han sijoittautuneille lähettäjille olisi väärin tai ei liittyisi markkinoiden tavanomaiseen toimintaan”.

79 Kyseisen osan neljännessä väitteessä Air Canada moittii unionin yleistä tuomioistuinta siitä, että se korvasi riidanalaisen päätöksen perustelut omillaan arvioidessaan 55:ssä valituksenalaisen tuomion kohdassa kyseisen päätöksen 1045 perustelukappaleen lainmukaisuutta; kyseinen perustelukappale on ainoa kyseisen päätöksen perustelukappale, jossa arvioidaan kvalifioituja vaikutuksia koskevaa kriteeriä.

80 Air Canada moittii saman osan viidennessä väitteessä unionin yleistä tuomioistuinta siitä, että se teki oikeudellisen virheen ja loukkasi Air Canadan puolustautumisoikeuksia arvioidessaan riidanalaisen päätöksen laillisuutta sellaisten argumenttien, tulkinnan ja arvioinnin perusteella, jotka esitettiin ensimmäisen kerran kyseisestä päätöksestä nostetun kumoamiskanteen yhteydessä. Air Canada väittää, että unionin yleisen tuomioistuimen esittämä päättely ja tulkinta eivät sisälly kyseiseen päätökseen eikä Air Canadalle siten annettu missään hallinnollisen menettelyn vaiheessa tilaisuutta esittää kantaansa.

81 Komission mukaan nämä väitteet on hylättävä.

– *Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta*

82 Ensiksi on todettava, että toisen osan toinen ja neljäs väite, joissa Air Canada moittii unionin yleistä tuomioistuinta siitä, että se teki oikeudellisen virheen katsoessaan, että komissio oli osoittanut, että kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltamisen edellytykset täyttyivät, vaikka kyseistä kysymystä käsiteltiin vain riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleessa, ja näin ollen unionin yleinen tuomioistuin korvasi valituksenalaisessa tuomiossa kvalifioituja vaikutuksia koskevan komission arvioinnin omallaan, liittyvät erottamattomasti toisiinsa. Kysymyksiä on näin ollen syytä tarkastella yhdessä.

83 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä käy tosin ilmi, että SEUT 263 artiklassa määrätty laillisuusvalvonta ulottuu kaikkiin seikkoihin, jotka sisältyvät SEUT 101 ja SEUT 102 artiklan soveltamismenettelyyn liittyviin komission päätöksiin, joiden osalta unionin yleinen tuomioistuin suorittaa oikeudellisia seikkoja ja tosiseikkoja koskevan perinpohjaisen valvonnan kantajan esittämien kanneperusteiden valossa ja ottamalla huomioon kaikki kantajan esittämät seikat. Laillisuusvalvonnan yhteydessä unionin tuomioistuimet eivät kuitenkaan voi korvata kyseessä olevan toimen toteuttajan perusteluja omillaan (tuomio 4.7.2024, Westfälische Drahtindustrie ja Pampus Industriebeteiligungen v. komissio, C-70/23 P, EU:C:2024:580, 38 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

84 Unionin yleinen tuomioistuin ei siis voi täyttää käsiteltävänään olevan riidanalaisen toimen perusteluissa olevaa aukkoa omilla perusteluillaan siten, ettei unionin yleisen tuomioistuimen tarkastelu liity mihinkään tässä toimessa esitettyyn arviointiin (tuomio 18.7.2013, UEFA v. komissio, C-201/11 P, EU:C:2013:519, 65 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

85 Kun unionin yleinen tuomioistuin tyytyy vastaamaan sille esitettyihin argumentteihin ja selittämään siten riidanalaisen toimen perustelut, ei kuitenkaan voida katsoa, että se korvaisi kyseisen toimen toteuttajan perustelut omillaan (ks. vastaavasti tuomio 12.6.2014, Deltafina v. komissio, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, 56 kohta ja tuomio 23.11.2023, Ryanair v. komissio, C-209/21 P, EU:C:2023:905, 49 kohta).

86 Nyt käsiteltävässä asiassa unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 45 ja 222 kohdassa tekemistä toteamuksista ilmenee, että ensimmäinen peruste, johon komissio tukeutui riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleessa todetakseen, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri täyttyi nyt käsiteltävässä asiassa, koski sitä, että ”ETA:han suuntautuvan lentoliikenteen korkeammat kustannukset ja siten maahantuotujen tavaroiden korkeammat hinnat ovat luonteensa vuoksi omiaan vaikuttamaan kuluttajiin ETA-alueella”, mihin unionin yleinen tuomioistuin viittasi ”kyseessä olevana vaikutuksena” (jäljempänä tuontitavaroiden hintoihin kohdistuva vaikutus), jonka osalta Air Canada väitti, ettei se kuulunut riidanalaisen käyttäytymisen sellaisiin vaikutuksiin, jotka komissio saattoi perustellusti ottaa huomioon kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltamiseksi.

87 Valituksenalaisessa tuomiossa todettujen seikkojen, joiden tarkoituksena oli osoittaa rahtipalveluja koskevan yhteensovittamisen vaikutusten merkityksellisyys, osalta kyseisen tuomion 241 kohdasta ilmenee, että unionin yleinen tuomioistuin tukeutui riidanalaisen päätöksen 14, 17 ja 70 perustelukappaleeseen sekä asianosaisten vastauksiin, jotka annettiin prosessinjohtotoimiin, joista unionin yleinen tuomioistuin määräsi muun muassa täsmentääkseen huolitsijoiden roolia saapuvien rahtipalvelujen osalta.

88 Lisäksi unionin yleinen tuomioistuin viittasi valituksenalaisen tuomion 248–251, 254 ja 257 kohdassa riidanalaisen päätöksen 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1199 ja 1208 perustelukappaleeseen, joissa komissio kuvaili riidanalaisen käyttäytymisen luonnetta, jonka se luokitteli polttoainelisään, turvallisuuslisään ja provisioiden maksamisesta kieltäytymiseen liittyväksi hintojen horisontaaliseksi vahvistamiseksi.

89 Unionin yleinen tuomioistuin katsoi siten valituksenalaisen tuomion 292 kohdassa asianomaisen käyttäytymisen luonnetta, lentorahtipalvelujen tarjoamisen ja hinnoittelun ominaispiirteitä, huolitsijoiden roolia sekä vaikutuksia, jotka lisien korotuksella oli rahtipalvelujen kustannuksiin ja tämän seurauksena tuontitavaroiden kustannuksiin, koskevien riidanalaisen päätöksen perustelukappaleiden kokonaistarkastelun perusteella, että komissio oli osoittanut riittävällä tavalla, että oli ennakoitavissa, että riidanalaisella käyttäytymisellä olisi huomattava ja välitön vaikutus ETA:ssa.

90 Ensiksi siltä osin kuin Air Canada väittää, että komissio ei osoittanut riidanalaisessa päätöksessä, että asianomainen käytös oli omiaan synnyttämään ennakoitavissa olevia, välittömiä ja huomattavia vaikutuksia sisämarkkinoilla, ja että komissio tukeutui pelkkään hypoteesiin vaikutuksista, jotka olivat ”omiaan” toteutumaan, on todettava, että kyseinen argumentaatio ei koske valituksenalaista tuomiota vaan riidanalaista päätöstä ja että se on näin ollen jätettävä tutkimatta (ks. analogisesti tuomio 29.6.2023, TUIfly v. komissio, C-763/21 P, EU:C:2023:528, 53 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

91 Lisäksi siltä osin kuin Air Canada väittää, että unionin yleinen tuomioistuin valitsi riidanalaisesta päätöksestä sekalaisia ja hajanaisia perustelukappaleita, jotka se yhdisti esittääkseen ne osana keinotekoisesti uudelleenkokoamaansa loogista päättelyä, on todettava, että unionin yleistä tuomioistuinta ei voida moittia siitä, että se tarkasteli kyseistä päätöstä kokonaisuudessaan ja tukeutui sellaisiin perustelukappaleisiin, joiden se katsoi olevan merkityksellisiä arvioitaessa edellä 89 kohdassa mainitun komission päätelmän oikeellisuutta. Joka tapauksessa Air Canada ei väitä, että unionin yleinen tuomioistuin olisi ottanut kyseisen päätöksen huomioon vääristyneellä tavalla tehdessään siitä kyseisen tulkinnan.

92 Näin ollen argumentti, jolla Air Canada moittii unionin yleistä tuomioistuinta siitä, että unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen jättäessään ottamatta huomioon sen, että riidanalaisessa päätöksessä ei arvioitu kvalifioituja vaikutuksia ja että päätös perustui yksinomaan spekulatiivisiin ja hypoteettisiin vaikutuksiin, on osittain jätettävä tutkimatta ja osittain hylättävä perusteettomana.

93 Toiseksi on niin, kuten valituksenalaisen tuomion 222 ja 238 kohdasta ilmenee, että riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleen ensimmäinen virke sisälsi, vaikkakin suppeasti, seikat, joiden perusteella unionin yleinen tuomioistuin saattoi tarkistaa, oliko komissio vahvistanut ekstraterritoriaalisen toimivaltansa kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin osalta. Unionin yleinen tuomioistuin saattoi nimittäin juuri näiden seikkojen avulla, luettuina kyseisen päätöksen muiden merkityksellisten perustelukappaleiden, joihin viitataan valituksenalaisen tuomion 241, 248–251, 254, 257, 265–267, 270 ja 271 kohdassa, valossa, tarkistaa, että komissio oli todella osoittanut tällaisten vaikutusten olemassaolon.

94 Valituksenalaisen tuomion 228–279 kohdasta ilmenee lisäksi, että unionin yleinen tuomioistuin on kyseisissä kohdissa vain vastannut Air Canadan sille esittämiin argumentteihin ja selittänyt riidanalaisen päätöksen perusteluja erityisesti ottamalla huomioon tietyt tämän päätöksen sisältämät seikat.

95 Kun otetaan huomioon edellä 83 kohdassa mainittu oikeuskäytäntö, näiden 228–279 kohdan väitettyä perustelujen korvaamista ei siis ole näytetty toteen.

96 Toiseksi Air Canadan argumentista, joka koskee todistustaakan kääntämistä, on todettava, että vakiintuneesta oikeuskäytännöstä käy ilmi, että komission on esitettävä oikeudellisesti riittävä näyttö kilpailuoikeuden rikkomisen muodostavista seikoista. Yrityksen, joka vetoaa puolustautumisperusteeseen tällaisen rikkomisen toteamista vastaan, tehtävänä on sen sijaan osoittaa, että kyseinen puolustautumisperuste on hyväksyttävä. Vaikka todistustaakka kuuluu näiden periaatteiden mukaan joko komissiolle tai asianomaiselle yritykselle, tosiseikat, joihin asianosainen vetoaa, voivat olla sellaisia, että ne velvoittavat toisen asianosaisen esittämään selityksen tai perustelun, jonka puuttuessa voidaan päätellä, että todistustaakkaa koskevia sääntöjä on noudatettu (ks. vastaavasti tuomio 21.12.2023, Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, 120 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

97 Tätä oikeuskäytäntöä, joka perustuu yleisiin todistelua koskeviin sääntöihin, voidaan soveltaa tilanteeseen, jossa komission on osoitettava alueellinen toimivaltansa sellaisen käyttäytymisen osalta, joka on saanut alkunsa unionin tai ETA:n alueen ulkopuolella.

98 Kuten Air Canada väittää, komission on osoitettava, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri täyttyy, ja näin ollen osoitettava, että kyseessä olevilla menettelytavoilla on ennakoitavissa olevia, välittömiä ja huomattavia vaikutuksia unionissa tai, kuten nyt käsiteltävässä asiassa, ETA-alueella. Unionin yleinen tuomioistuin ei kuitenkaan rikkonut kyseistä todistustaakan määräytymistä koskevaa sääntöä.

99 Yhtäältä Air Canadan valituksenalaisen tuomion 237 kohtaa koskevasta kritiikistä on todettava, että kyseisessä kohdassa unionin yleinen tuomioistuin ainoastaan hylkäsi argumentaation, jonka mukaan siitä, että komissio ei arvioinut riidanalaisen kartellin kilpailunvastaisia vaikutuksia sen kilpailunvastaisen tarkoituksen vuoksi, olisi pääteltävä, että komissio jätti arvioimatta kyseisen kartellin vaikutuksia kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin soveltamisen osalta.

100 Toisaalta on todettava, että unionin yleinen tuomioistuin ei kääntänyt todistustaakkaa valituksenalaisen tuomion 255 kohdassa. Arvioituaan kyseisen tuomion 253, 254 ja 256–261 kohdassa, oliko komissio osoittanut riittävällä tavalla, että tuontitavaroiden hintoihin kohdistuva vaikutus oli ennakoitavissa, unionin yleinen tuomioistuin vastasi tähän kysymykseen myöntävästi toteamalla kyseisen tuomion 258 kohdassa, että tuontitavaroiden hintojen nousu oli liikenteenharjoittajien kannalta ennakoitavissa oleva vaikutus. Valituksenalaisen tuomion 273–278 kohdasta ilmenee myös, että tarkasteltuaan, miten huolitsijoiden väliintulo vaikutti riidanalaisen kartellin ja tuontitavaroiden hintoihin kohdistuvan vaikutuksen väliseen syy-yhteyteen, unionin yleinen tuomioistuin katsoi, että komissio oli osoittanut, että kyseinen tuontitavaroiden hintoihin kohdistuva vaikutus oli luonteeltaan välitön. Tämän arvioinnin yhteydessä unionin yleinen tuomioistuin totesi erityisesti valituksenalaisen tuomion 275 ja 276 kohdassa, että huolitsijoiden väliintulo ei katkaissut syy-yhteysketjua, koska kyseinen syy-yhteysketju oli objektiivisesti seurausta kyseessä olevasta kartellista ”markkinoiden tavanomaisen toiminnan mukaisesti”.

101 Näin ollen arvioidessaan, että Air Canadan oli esitettävä vastanäyttöä saattaakseen tällaiset toteamukset kyseenalaisiksi, unionin yleinen tuomioistuin sovelsi asianmukaisesti edellä 96 kohdassa mainittua oikeuskäytäntöä eikä kääntänyt todistustaakkaa.

102 Kolmanneksi väitteestä, joka koskee puolustautumisoikeuksien väitettyä loukkaamista sen seurauksena, että Air Canada sai tietoonsa kvalifioituja vaikutuksia koskevan arvioinnin vasta tutustuttuaan valituksenalaiseen tuomioon, on riittävää muistuttaa – kuten edellä 94 kohdassa todetaan – että unionin yleinen tuomioistuin nojautui kyseisessä tuomiossa sellaisiin seikkoihin, olosuhteisiin ja kriteereihin, jotka sisältyivät jo riidanalaisen päätöksen merkityksellisiin perustelukappaleisiin, ja että se lisäksi vastasi yksityiskohtaisesti valituksenalaisen tuomion 225–279 kohdassa argumenttiin, johon Air Canada vetosi unionin yleisessä tuomioistuimessa ja jonka mukaan mainitessaan riidanalaisen päätöksen 1045 perustelukappaleessa kilpailunvastaisista menettelytavoista seuranneen ketjureaktion komissio ei ollut toimittanut todisteita siitä, että saapuvia reittejä koskevalla väitetyllä yhteensovittamisella olisi välittömiä, huomattavia ja ennakoitavissa olevia vaikutuksia unionissa tai ETA:ssa. Kyseinen väite ei siten voi menestyä.

103 Tästä seuraa, että toisen osan toinen, kolmas, neljäs ja viides väite on osittain jätettävä tutkimatta ja osittain hylättävä perusteettomana.

Toisen osan kuudes ja seitsemäs väite, jotka koskevat yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen käsitettä

– *Asianosaisten lausumat*

104 Air Canada väittää toisen osan kuudennessa väitteessä, että unionin yleinen tuomioistuin sovelsi yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen käsitettä kvalifioituja vaikutuksia koskevan arvioinnin yhteydessä laajentaakseen SEUT 101 artiklan soveltamisalaa käyttäytymiseen, joka ei kuitenkaan kuulu komission toimivaltaan. Air Canadan mukaan yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen tapauksessa kyseisen rikkomisen kunkin osatekijän on kuuluttava komission toimivaltaan; muussa tapauksessa komissio voisi laajentaa toimivaltansa koskemaan käyttäytymistä, joka on toteutettu missä päin maailmaan tahansa riippumatta siitä, onko sillä yhteys unioniin tai ETA:han, pelkästään siitä syystä, että kyseisellä käyttäytymisellä tavoitellaan samaa kilpailun rajoittamisen päämäärää kuin muilla kyseisen rikkomisen osatekijöillä, jotka kuuluvat komission toimivaltaan.

105 Air Canadan mukaan saapuvia reittejä koskeva yhteensovittaminen merkitsee käyttäytymistä, joka on erillinen lähtevillä reiteillä toteutetusta käyttäytymisestä ja erilainen kuin kyseinen käyttäytyminen, ja että sen saapuvilla reiteillä toteuttamalla käyttäytymisellä oli eri tavoitteet ja se koski yksinomaan kilpailua Kanadassa ilman, että sillä olisi voinut olla minkäänlaista vaikutusta unionissa tai ETA:ssa.

106 Air Canada väittää toisen osan seitsemännessä väitteessä, että unionin yleinen tuomioistuin arvioi virheellisesti vaikutuksia, jotka yhtenä kokonaisuutena pidettävällä jatketulla kilpailusääntöjen rikkomisella on kokonaisuutena tarkasteltuna. Vaikka komissiolla on velvollisuus osoittaa, että käyttäytyminen kokonaisuutena tarkasteltuna täyttää kaikki kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin neljä kumulatiivista edellytystä eli välittömät, huomattavat, suorat ja ennakoitavissa olevat vaikutukset, unionin yleinen tuomioistuin vapautti komission velvollisuudesta osoittaa, että asianomainen käyttäytyminen täytti oikeudellisesti riittävällä tavalla kyseisen kriteerin, ja katsoi, että komission näytettyä toteen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen myös sen toimivalta oli osoitettu ipso facto. Unionin yleinen

tuomioistuin ei myöskään arvioinut yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen vaikutuksia eikä se näin ollen noudattanut 6.9.2017 annetussa tuomiossa Intel v. komissio (C-413/14 P, EU:C:2017:632) määritettyä lähestymistapaa.

107 Komissio vaatii, että kyseiset väitteet on hylättävä perusteettomina.

– *Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta*

108 Unionin yleinen tuomioistuin totesi valituksenalaisen tuomion 221–223 kohdassa tarkasteltuaan riidanalaisen päätöksen 1045 ja 1046 perustelukappaletta, että todetakseen kvalifioituja vaikutuksia koskevan kriteerin täyttyneen komissio tukeutui vaikutuksiin, jotka yhtenä kokonaisuutena pidettävällä jatketulla kilpailusääntöjen rikkomisella on kokonaisuutena tarkasteltuna, vaikutuksiin, jotka saapuvia rahtipalveluja koskevalla yhteensovittamisella on erikseen tarkasteltuna ja erityisesti ETA:han suuntautuvan lentoliikenteen korkeampiin kustannuksiin ja näin ollen tuontitavaroiden korkeampiin hintoihin.

109 Kuten valituksenalaisen tuomion 224 kohdassa todettiin, unionin yleinen tuomioistuin tutki näin ollen yhtäältä vaikutukset, jotka saapuvia rahtipalveluja koskevalla yhteensovittamisella on erikseen tarkasteltuna, ja toisaalta vaikutukset, jotka yhtenä kokonaisuutena pidettävällä jatketulla kilpailusääntöjen rikkomisella on kokonaisuutena tarkasteltuna.

110 Ensiksi siltä osin kuin Air Canada arvostelee toisen osan kuudennessa väitteessä perusteita, joiden nojalla unionin yleinen tuomioistuin totesi vaikutukset, jotka saapuvia rahtipalveluja koskevalla yhteensovittamisella on erikseen tarkasteltuna sisämarkkinoilla tai ETA:ssa, on muistutettava, että SEUT 256 artiklan 1 kohdan toisen alakohdan ja Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 58 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan muutosta voidaan hakea vain oikeuskysymysten osalta. Siten ainoastaan unionin yleinen tuomioistuin on toimivaltainen määrittämään ratkaisun perustaksi asetettavan tosiseikaston ja arvioimaan sitä. Lukuun ottamatta sitä tapausta, että tuomioistuimelle esitetty tosiseikasto ja todistusaineisto on otettu huomioon vääristyneellä tavalla, tämä arviointi ei ole sellainen oikeuskysymys, että se sinänsä kuuluisi unionin tuomioistuimen valitusasioissa harjoittaman valvonnan piiriin (tuomio 10.9.2024, komissio v. Irlanti ym., C-465/20 P, EU:C:2024:724, 110 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

111 On todettava, että toisen osan kuudennen väitteen tueksi esitetyllä kyseisellä argumentaatiolla pyritään todellisuudessa kyseenalaistamaan pelkän perustelemattoman väittämän avulla unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 228–245 kohdassa tekemät tosiseikkoja koskevat arvioinnit tuontitavaroiden hintoihin kohdistuvasta vaikutuksesta ilman, että Air Canada vetoaisi lisäksi siihen, että ne tosiseikat tai se todistusaineisto, joiden perusteella unionin yleinen tuomioistuin teki kyseiset tosiseikkoja koskevat arvioinnit, olisi otettu huomioon vääristyneellä tavalla. Tältä osin toisen osan kuudes väite on jätettävä tutkimatta.

112 Toiseksi siltä osin kuin kyseisen osan kuudes ja seitsemäs väite koskevat valituksenalaisen tuomion 280–292 kohtaa, jotka liittyvät vaikutuksiin, jotka yhtenä kokonaisuutena pidettävällä jatketulla kilpailusääntöjen rikkomisella on kokonaisuutena tarkasteltuna, on todettava, että Air Canada moittii ensimmäisessä valitusperusteessaan valituksenalaista tuomiota ainoastaan siltä osin kuin siinä todetaan, että komissiolla oli toimivalta todeta SEUT 101 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan rikkominen saapuvilla reiteillä ja määrätä siitä seuraamuksia. Air Canada siis väittää, että komissio ei voinut tukeutua yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun

kilpailusääntöjen rikkomisen käsitteeseen ja että sen olisi pitänyt varmistaa, että saapuvia reittejä koskeva käyttäytyminen, joka on erillinen lähteviä reittejä koskevasta käyttäytymisestä ja erilainen kuin kyseinen käyttäytyminen, aiheutti kvalifioituja vaikutuksia ETA:ssa.

113 Kuten edellä 108 kohdassa mainitaan, unionin yleinen tuomioistuin totesi, että komissio oli selvittänyt, täyttyikö kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri paitsi yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osalta, kun sitä tarkastellaan kokonaisuutena, myös saapuvien rahtipalvelujen yhteensovittamisen osalta, kun sitä tarkastellaan erikseen.

114 Unionin yleinen tuomioistuin katsoi valituksenalaisen tuomion 279 kohdassa, että komissio katsoi perustellusti, että kvalifioituja vaikutuksia koskeva kriteeri täyttyi saapuvien rahtipalvelujen yhteensovittamisen osalta, kun sitä tarkastellaan erikseen.

115 Koska kyseiset seikat ovat yksinään riittäviä luomaan perustan komission toimivallalle saapuvien reittien osalta, argumentti, joka liittyy niiden vaikutusten, jotka yhtenä kokonaisuutena pidettävällä jatketulla kilpailusääntöjen rikkomisella on kokonaisuutena tarkasteltuna, huomioon ottamiseen, on hylättävä tehottomana.

116 Kaiken edellä esitetyn perusteella ensimmäinen valitusperuste on hylättävä kokonaisuudessaan.

Kolmas valitusperuste, joka koskee komission seuraamusten määräämistä koskevan toimivallan vanhentumista ETA:n sisäisiä reittejä ja unionin ja Sveitsin välisiä reittejä koskevan käyttäytymisen osalta

Asianosaisten lausumat

117 Air Canada väittää kolmannessa valitusperusteessaan, että unionin yleisen tuomioistuimen olisi pitänyt ottaa viran puolesta huomioon kumoamisperuste, joka koski komission seuraamusten määräämistä koskevan toimivallan vanhentumista ETA:n sisäisiä reittejä ja unionin ja Sveitsin välisiä reittejä koskevan käyttäytymisen osalta.

118 Air Canada esittää valitusperusteensa tueksi, että erityisesti kolmessa muussa riidanalaista kartellia koskevassa tuomiossa unionin yleinen tuomioistuin totesi, että komission seuraamuksien määräämistä koskevan toimivallan käyttäminen kyseisen käyttäytymisen osalta oli vanhentunut riidanalaisen päätöksen antamisajankohtaa aikaisempana ajankohtana, ja unionin yleinen tuomioistuin päätteli tämän perusteella, että komissio rikkoi asetuksen N:o 1/2003 25 artiklassa vahvistettuja vanhentumista koskevia sääntöjä määrätessään kyseisessä päätöksessä asianomaisille liikenteenharjoittajille seuraamuksia kyseisestä käyttäytymisestä.

119 Air Canada, joka ei vedonnut kyseiseen kumoamisperusteeseen unionin yleisessä tuomioistuimessa, väittää, että unionin tuomioistuimen olisi otettava se huomioon viran puolesta, kun huomioidaan sen ordre public -luonne.

120 Tältä osin se väittää ensiksi, että riidanalaista päätöstä, joka annettiin komission toimivallan vanhentumisen jälkeen, rasittaa ajallisen toimivallan puuttuminen ja että unionin toimielimen toimivallan puuttuminen on ordre public -tyyppinen kumoamisperuste, joka unionin tuomioistuinten on otettava huomioon viran puolesta, vaikka kukaan asianosaisista ei ole siltä sitä pyytänyt.

121 Toiseksi sakkojen, jotka ovat luonteeltaan rinnastettavissa rikosoikeudellisiin seuraamuksiin, määräämistä koskevan vanhentumisajan tarkoituksena on edistää unionin oikeusjärjestyksen olennaisia tavoitteita eli oikeusvarmuutta, hyvää oikeudenhoitoa ja prosessiekonomiaa. Sen mukaan unionin tuomioistuin on kyseisten periaatteiden perusteella todennut, että SEUT 263 artiklassa määrätty kanteen nostamisen määräaika on ehdoton prosessinedellytys. Koska unionin kilpailuoikeuden soveltaminen palvelee yleisen edun mukaisia tavoitteita ja on omiaan vaikuttamaan kolmansien oikeuksiin, vanhentumisella on erga omnes -vaikutuksia toisin kuin sopimussuhteen ulkopuolista vastuuta koskevien kanteiden vanhentumisella. Air Canada lisää tältä osin, että nyt käsiteltävässä asiassa määräaikaa on jätetty noudattamatta ilmeisesti ja siten kolmannet voivat varmistua siitä helposti.

122 Air Canada vetoaa kolmanneksi yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamiseen ja väittää, että sen asema ei eroa muiden sellaisten kolmansien maiden lentoliikenteen harjoittajien asemasta, jotka voittivat asian unionin yleisessä tuomioistuimessa sen vuoksi, että komission seuraamusten määräämistä koskeva toimivalta oli vanhentunut heidän osaltaan.

123 Komissio väittää, ettei sen seuraamusten määräämistä koskevan toimivallan vanhentumiseen liittyvä kumoamisperuste ole ordre public -tyyppinen, ja vaatii valitusperusteen hylkäämistä.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

124 Aluksi on todettava, että – kuten Air Canada perustellusti väittää – 30.3.2022 annetussa tuomiossa Japan Airlines v. komissio (T-340/17, EU:T:2022:181), 30.3.2022 annetussa tuomiossa Cathay Pacific Airways v. komissio (T-343/17, EU:T:2022:184) ja 30.3.2022 annetussa tuomiossa Latam Airlines Group ja Lan Cargo v. komissio (T-344/17, EU:T:2022:185), jotka liittyvät samaan kartelliin ja jotka annettiin samana päivänä kuin valituksenalainen tuomio, unionin yleinen tuomioistuin, jossa lentoliikenteen harjoittajat olivat vedonneet sellaisiin kumoamisperusteisiin, jotka koskivat komission seuraamusten määräämistä koskevan toimivallan vanhentumista ETA:n sisäisiin reitteihin ja unionin ja Sveitsin välisiin reitteihin liittyvän kilpailunvastaisen käyttäytymisen osalta, katsoi, että komissio oli jättänyt noudattamatta asetuksen N:o 1/2003 25 artiklassa säädettyä vanhentumisaikaa tehdessään 17.3.2017 päätöksen, jossa määrättiin asianomaisille lentoliikenteen harjoittajille seuraamuksia tästä kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä.

125 On myös kiistatonta, että toisin kuin kyseiset liikenteenharjoittajat, Air Canada ei esittänyt unionin yleisessä tuomioistuimessa vanhentumisajan päättymistä koskevaa kumoamisperustetta.

126 Näin ollen on selvitettävä, onko kyseinen peruste ordre public -tyyppinen peruste, joka unionin yleisen tuomioistuimen olisi pitänyt tutkia viran puolesta.

127 Ensiksi on todettava, että – kuten asetuksen N:o 1/2003 VII luvun otsikosta ja tähän VII lukuun sisältyvän kyseisen asetuksen 25 artiklan sanamuodosta nimenomaisesti ilmenee – komission seuraamusten määräämistä koskevalle toimivallalle asetetut määräajat on luokiteltu vanhentumisajoiksi.

128 Tältä osin on todettava, että vanhentumisajaksi luokitteleminen vahvistetaan kyseisen asetuksen muissa kieliversioissa ja erityisesti sen espanjankielisessä (”prescripción”), englanninkielisessä (”limitation periods”), italiankielisessä (”prescrizione”), liettuankielisessä (”senaties terminai”) ja portugalinkielisessä (”prescrição”) toisinnossa.

129 Määräajan luonnetta määritettäessä otetaan huomioon sen asiayhteys ja tavoite (tuomio 12.12.2002, Belgia v. komissio, C-5/01, EU:C:2002:754, 52 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen), joten on lisäksi todettava, että asetuksen N:o 1/2003 25 artiklassa säädetyn määräajan luonnetta tukee kyseisen säännöksen asiayhteyteen perustuva ja teleologinen tulkinta.

130 Tässä yhteydessä on korostettava, että asetuksen N:o 1/2003 26 artiklassa, joka muodostaa sen 25 artiklan kanssa kyseisen asetuksen VII luvun, luokitellaan myös vanhentumisajaksi määräaika, jonka päätyttyä komissio ei voi enää panna täytäntöön kyseisen asetuksen 23 ja 24 artiklan nojalla tehtyjä päätöksiä. Lisäksi sekä kyseisen asetuksen 25 artiklassa että sen 26 artiklassa vahvistetaan täsmällisesti kaikki säännöt, joita sovelletaan niissä käyttöön otettuihin määräaikoihin, säätämällä paitsi näiden määräaikojen pituudesta myös siitä ajankohdasta, jolloin ne alkavat kulua, sekä niiden katkeamisen ja keskeytymisen syistä. Kyseiset säännöt vastaavat vanhentumista koskevaa oikeudellista järjestelmää.

131 Komission toimivallalle asetettujen määräaikojen tavoitteiden osalta on todettava, että asetuksen N:o 1/2003 25 artiklassa pääasiallisesti toistetaan vanhentumisajoista liikennettä ja kilpailua koskeviin Euroopan talousyhteisön sääntöihin liittyvissä menettelyissä ja niiden nojalla määrättyjen seuraamusten täytäntöönpanossa 26.11.1974 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2988/74 (EYVL 1974, L 319, s. 1) 1–3 artiklan säännökset. Näin ollen kyseisten määräaikojen tulkinnassa on viitattava viimeksi mainitun asetuksen johdanto-osaan ja erityisesti sen toiseen perustelukappaleeseen. Kyseisessä johdanto-osan perustelukappaleessa täsmennetään, että ”oikeusvarmuuden kannalta on välttämätöntä ottaa käyttöön periaate vanhentumisesta ja antaa säännökset sen soveltamisesta” ja että ”olisi otettava huomioon yhtäältä yritysten ja yritysten yhteenliittymien edut ja toisaalta hallintokäytännön asettamat vaatimukset”. Kyseisestä johdanto-osan perustelukappaleesta käy lisäksi ilmi, että unionin lainsäätäjän tarkoituksena on ollut rajata komission toimivaltaa ottamalla käyttöön vanhentuminen pyrkimyksenään muun muassa taata sellaisten yritysten, joille komissio aikoo määrätä sakkoja tai uhkasakkoja, oikeuksien suojelu.

132 Asetuksen N:o 1/2003 sanamuodosta, sen asiayhteydestä ja sillä tavoitelluista päämääristä seuraa siis, että sen VII luvussa säädetyt määräajat ovat vanhentumisaikoja.

133 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että unionin tuomioistuimet eivät voi viran puolesta tutkia vanhentumisajan noudattamista vaan kyseisen asianosaisen on vedottava siihen (tuomio 14.6.2016, Marchiani v. parlamentti, C-566/14 P, EU:C:2016:437, 94 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 5.9.2019, Euroopan unioni v. Guardian Europe ja Guardian Europe v. Euroopan unioni, C-447/17 P ja C-479/17 P, EU:C:2019:672, 99 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

134 Tätä päätelmää ei horjuta Air Canadan argumentaatio, joka mukaan komission seuraamusten määräämistä koskevan toimivallan vanhentumiseen liittyvä peruste on rinnastettava toimivallan puuttumista koskevaan perusteeseen, kun otetaan huomioon, että vanhentumisajan päättymisen jälkeen komissiolla ei ole toimivaltaa määrätä sille sakkoa.

135 Näin on siksi, että vaikka asetuksen N:o 1/2003 25 artiklassa velvoitetaan komissio määräämään tietystä kilpailusääntöjen rikkomisesta seuraamus tietyssä määräajassa, joka alkaa kulua päivästä, jona kyseinen rikkominen tapahtui, tai jatketun tai uusitun rikkomisen tapauksessa siitä päivästä, jona rikkominen lakkaa, kyseisen säännöksen tarkoituksena tai vaikutuksena ei ole viedä komissiolta seuraamusten määräämistä koskevaa toimivaltaa muiden kilpailusääntöjen rikkomisten kuin vanhentumisen kattaman rikkomisen osalta. Lisäksi viimeksi mainitun

kilpailusääntöjen rikkomisen osalta asetuksen N:o 1/2003 7 artiklan 1 kohdasta ilmenee, että se, että komissiolla ei ole enää toimivaltaa määrätä seuraamuksia kyseiseen rikkomiseen syyllistyneille vanhentumisajan päättymisen vuoksi, ei sinällään ole esteenä sellaisen päätöksen tekemiselle, jossa todetaan kyseisen rikkomisen tapahtuneen, kuitenkin sillä edellytyksellä, että komissio osoittaa tällaisessa tapauksessa, että sillä on oikeutettu etu tehdä päätös, jossa tällainen rikkominen todetaan. Komissiolla on siis edelleen toimivalta todeta, että vanhentunut kilpailusääntöjen rikkominen on tapahtunut, sillä edellytyksellä, että osoitetaan oikeutettu etu. Näin ollen komission seuraamusten määräämistä koskevan toimivallan vanhentuminen ei voi vastata komission toimivallan puuttumista.

136 Air Canada ei voi myöskään pätevästi vedota yhdenvertaisen kohtelun periaatteen loukkaamiseen, joka on väitetysti seurausta siitä, että sen oma menettelyllinen asema ei eroa niiden lentoliikenteen harjoittajien asemasta, jotka voittivat asian unionin yleisessä tuomioistuimessa vetoamalla siihen, että komission toimi oli osittain vanhentunut. Koska vanhentumista koskeva peruste ei ole ordre public -tyyppinen ja koska asianomaisen yrityksen tehtävä on vedota siihen, se, että unionin yleinen tuomioistuin totesi vanhentumisen sellaisten yritysten osalta, jotka vetosivat unionin yleisessä tuomioistuimessa kyseiseen perusteeseen, ei voi merkitä Air Canadan vahingoksi tapahtunutta perusteetonta erilaista kohtelua. Toisin kuin Air Canada väittää, kyseinen erilainen kohtelu johtuu nimittäin yksinomaan siitä objektiivisesta seikasta, että Air Canada ei vedonnut vanhentumisajan päättymistä koskevaan perusteeseen, vaikka se olisi voinut tehdä niin samoin edellytyksin kuin kyseiseen perusteeseen vedonneet muut lentoliikenteen harjoittajat (ks. vastaavasti tuomio 14.11.2017, British Airways v. komissio, C-122/16 P, EU:C:2017:861, 98 kohta).

137 Kuten julkisasiamies on pääasiallisesti todennut ratkaisuehdotuksensa 164 ja 165 kohdassa, komission seuraamusten määräämistä koskevan toimivallan vanhentumiseen liittyvän perusteen väitettyä ordre public -luonnetta ei voida päätellä siitä, että asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 2 kohdan perusteella määrättyjä sakkoja on pidettävä rikosoikeudellisina Roomassa 4.11.1950 allekirjoitetun, ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi tehdyn yleissopimuksen 6 artiklassa tarkoitetussa merkityksessä. Tällainen luokittelu ei nimittäin yksinään merkitse sitä, että asetuksen N:o 1/2003 25 artiklaan perustuvalla komission seuraamusten määräämistä koskevan toimivallan vanhentumisella tavoiteltaisiin sellaista yleisen edun mukaista tavoitetta, joka on laajempi kuin asianomaisten yritysten suojelu.

138 Kyseistä asetuksen N:o 1/2003 25 artiklassa säädetyn vanhentumisajan päättymistä koskevan perusteen väitettyä ordre public -luonnetta ei voida myöskään päätellä siitä seikasta, että vanhentumisajan tarkoituksena on varmistaa oikeusvarmuus ja se olisi siten rinnastettava prosessuaaliseen määräaikaan Air Canadan mainitseman vakiintuneen oikeuskäytännön nojalla, jonka mukaan SEUT 263 artiklan kuudennessa kohdassa määrätty kanteen vireillepanoa koskeva määräaika on ehdoton prosessinedellytys, joten unionin tuomioistuinten on viran puolesta varmistettava sen noudattaminen.

139 Näin on siksi, että prosessuaaliset määräajat on otettu käyttöön hyvän oikeudenhoidon, oikeudellisten tilanteiden selkeyden ja oikeusvarmuuden varmistamiseksi. Niinpä erityisesti SEUT 263 artiklan kuudennessa kohdassa määrätyn kanteen kaltaisten kanteiden määräaikojen ja Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 56 artiklan ensimmäisessä kohdassa tarkoitetun valituksen määräaikojen tarkoituksena on taata, että hallinnolliset päätökset ja tuomioistuinten päätökset tulevat pysyviksi, ja suojata siten yleistä etua (tuomio 8.11.2012, Evropaïki Dynamiki v. komissio, C-469/11 P, EU:C:2012:705, 50 kohta). Asia ei kuitenkaan ole näin asetuksen N:o 1/2003 25 artiklassa säädetyn vanhentumisajan osalta, jonka tarkoituksena on – kuten edellä 131 kohdassa todetaan – pääasiallisesti varmistaa asianomaisten yritysten suojelu.

Myöskään yksinomaan se, että vanhentumisajan tarkoituksena on taata oikeusvarmuus, ei voi olla perusteena kyseisen vanhentumisajan rinnastamiselle prosessuaaliseen määräaikaan, koska nämä kaksi määräaikaa poikkeavat luonteeltaan toisistaan (tuomio 8.11.2012, Evropaïki Dynamiki v. komissio, C-469/11 P, EU:C:2012:705, 49 kohta).

140 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että asetuksen N:o 1/2003 25 artiklassa säädetyn komission seuraamusten määräämistä koskevan toimivallan vanhentumisajan päättyminen ei ole ordre public -tyyppinen peruste, joka unionin yleisen tuomioistuimen olisi pitänyt ottaa huomioon viran puolesta.

141 Näin ollen kolmas valitusperuste on perusteeton.

Toinen valitusperuste, joka liittyy siihen, että Air Canadan katsottiin olevan vastuussa kilpailusääntöjen rikkomisesta ETA:n sisäisillä reiteillä ja unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä

Asianosaisten lausumat

142 Air Canada väittää toisessa valitusperusteessaan, että unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen katsoessaan sen olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä kilpailusääntöjen rikkomisesta siltä osin kuin kyseinen rikkominen koski ETA:n sisäisiä reittejä ja unionin ja Sveitsin välisiä reittejä, vaikka se ei ole koskaan liikennöinyt tai se ei olisi voinut lain mukaan liikennöidä tällaisilla reiteillä.

143 Kyseinen valitusperuste jakautuu neljään osaan.

144 Air Canada väittää ensimmäisessä osassa, että unionin yleinen tuomioistuin toimi virheellisesti korvatessaan riidanalaisen päätöksen perustelut omillaan ja vahvistaessaan kyseisen päätöksen päätelmän, jonka mukaan Air Canada oli osallistunut yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen.

145 Air Canadan mukaan komissio esitti riidanalaisen päätöksen 890 perustelukappaleessa, että yhteydenpito, joka koski reittejä, joilla liikenteenharjoittajat eivät olleet koskaan liikennöineet tai joilla ne eivät olisi voineet lain mukaan liikennöidä, saattoi myös olla merkityksellistä yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen toteamiseksi. Komissio myös täsmensi kyseisessä perustelukappaleessa, että sen arviointi perustui siihen, ettei mikään ylitsepääsemätön este estänyt osapuolia tarjoamasta lentorahtipalveluja kyseisillä reiteillä, ja lainasi 20.1.2016 annettuun tuomioon Toshiba Corporation v. komissio (C-373/14 P, EU:C:2016:26) perustuvaa oikeuskäytäntöä.

146 Valituksenalaisen tuomion 366–377 kohdassa unionin yleinen tuomioistuin ei kuitenkaan perustanut arviointiaan edeltävässä kohdassa mainittuun oikeuskäytäntöön, joka koskee potentiaalisen kilpailun asianomaisilla markkinoilla poissulkevan ylitsepääsemättömän esteen puuttumista, vaan uuteen päättelyyn, joka ei sisältynyt riidanalaiseen päätökseen ja joka koski sitä, että asianomaisten yritysten välinen kilpailusuhde ei ole edellytys sille, että yrityksen katsotaan olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen muodostavasta kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä.

147 Toisessa osassa Air Canada väittää, että tukeutuessaan oikeuskäytäntöön ja arviointiin, jotka eivät sisältyneet riidanalaiseen päätökseen, unionin yleinen tuomioistuin loukkasi Air Canadan puolustautumisoikeuksia, koska sille ei annettu tilaisuutta esittää huomautuksia komission uudesta kannasta, jonka unionin yleinen tuomioistuin hyväksyi riidanalaisessa päätöksessä.

148 Kolmannessa osassa, joka koskee erityisesti valituksenalaisen tuomion 377 kohtaa, Air Canada moittii unionin yleistä tuomioistuinta siitä, että se ei esittänyt asianmukaisia ja riittäviä perusteluita arvioinnilleen, jonka mukaan komissio saattoi katsoa Air Canadan olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijöistä sellaisilla reiteillä, joilla se ei voinut liikennöidä. Näin tehdessään unionin yleinen tuomioistuin rikkoi Euroopan unionin tuomioistuimen perussäännön 36 artiklaa, joka liittyy tuomioiden perusteluvelvollisuuteen, ja Euroopan unionin perusoikeuskirjan 41 artiklaa.

149 Neljännessä osassa Air Canada väittää, että unionin yleinen tuomioistuin teki joka tapauksessa oikeudellisen virheen todetessaan yleisesti, että kilpailusuhde ei ole merkityksellinen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen yhteydessä, vaikka yhtäältä unionin yleisen tuomioistuimen valituksenalaisen tuomion 366–376 kohdassa siteeraamien tuomioiden nojalla ei voida perustella näin yleisluontoista päätelmää ja toisaalta nuo tuomiot annettiin asioissa, joissa ylitsepääsemättömän esteen puuttumista koskevaa kriteeriä ei kyseenalaistettu.

150 Komissio kiistää kyseisen argumentaation kokonaisuudessaan.

Unionin tuomioistuimen arviointi asiasta

151 On palautettava mieleen, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan SEUT 101 artiklan 1 kohdan rikkominen voi johtua paitsi yksittäisestä toimenpiteestä myös useista toimenpiteistä tai jopa jatkuvasta käyttäytymisestä, vaikka yksi tai useampi osatekijä tästä useiden toimenpiteiden sarjasta tai tästä jatkuvasta käyttäytymisestä voisi sellaisenaankin ja erikseen tarkasteltuna merkitä kyseisen määräyksen rikkomista. Kun siis eri toimenpiteet kuuluvat ”kokonaissuunnitelmaan”, koska niiden yhtenäisenä tavoitteena on kilpailun vääristäminen sisämarkkinoilla, komissiolla on oikeus kohdistaa vastuu näistä toimenpiteistä sen mukaan, miten yritykset ovat osallistuneet kilpailusääntöjen rikkomiseen kokonaisuutena arvioiden (ks. vastaavasti tuomio 6.12.2012, komissio v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 41 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 27.6.2024, Servier ym. v. komissio, C-201/19 P, EU:C:2024:552, 240 kohta).

152 Yrityksen, joka on osallistunut tällaiseen yhtenä kokonaisuutena pidettävään jatkettuun kilpailusääntöjen rikkomiseen omalla käyttäytymisellään, joka kuuluu SEUT 101 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun kilpailua rajoittavan sopimuksen tai yhdenmukaistetun menettelytavan alaan ja jolla pyrittiin myötävaikuttamaan kilpailusääntöjen rikkomiseen kokonaisuudessaan, voidaan siis katsoa olevan vastuussa myös muiden yritysten käyttäytymisestä saman kilpailusääntöjen rikkomisen osalta koko siltä ajalta, jolloin se osallistui kyseiseen rikkomiseen (ks. vastaavasti tuomio 6.12.2012, komissio v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 27.6.2024, Servier ym. v. komissio, C-201/19 P, EU:C:2024:552, 241 kohta).

153 Osoittaakseen yrityksen osallistuneen yhtenä kokonaisuutena pidettävän kilpailusääntöjen rikkomisen täytäntöönpanoon komission on näytettävä toteen, että tämä yritys aikoi omalla toiminnallaan myötävaikuttaa kaikkien osallistujien yhteisten päämäärien tavoittelemiseen ja että

yritys tiesi muiden samaan päämäärään pyrkivien yritysten suunnittelemasta tai toteuttamasta kilpailusääntöjen vastaisesta käyttäytymisestä tai että se saattoi kohtuudella ennakoida sen ja oli valmis hyväksymään siihen sisältyvän riskin (tuomio 6.12.2012 komissio v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 42 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 1.2.2024, Scania ym. v. komissio, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 95 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

154 On siis mahdollista, että yritys on osallistunut välittömästi kaikkeen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen muodostavaan kilpailunvastaiseen toimintaan, jolloin komissiolla on oikeus katsoa sen olevan vastuussa kaikesta tästä toiminnasta ja näin ollen kyseisestä rikkomisesta kokonaisuudessaan. On myös mahdollista, että yritys on osallistunut välittömästi ainoastaan osaan kyseisestä toiminnasta mutta että se on tiennyt kaikesta muusta samaan päämäärään pyrkivien kartellin muiden osallistujien suunnittelemasta tai toteuttamasta kilpailunvastaisesta toiminnasta tai että se saattoi kohtuudella ennakoida sen ja oli valmis hyväksymään siihen sisältyvän riskin. Tällaisessa tapauksessa komissiolla on oikeus katsoa tämän yrityksen olevan vastuussa kaikesta kilpailusääntöjen rikkomisen muodostavasta kilpailunvastaisesta toiminnasta ja näin ollen kyseisestä rikkomisesta kokonaisuudessaan (tuomio 6.12.2012 komissio v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 43 kohta ja tuomio 1.2.2024, Scania ym. v. komissio, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 96 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

155 Nyt käsiteltävässä asiassa unionin yleinen tuomioistuin palautti valituksenalaisen tuomion 371–374 ja 376 kohdassa pääasiallisesti mieleen edellä 151–154 kohdassa mainitun oikeuskäytännön ennen kuin yksilöi syyt, joiden perusteella komissio oli katsonut Air Canadan olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta siltä osin kuin se koski ETA:n sisäisiä reittejä ja unionin ja Sveitsin välisiä reittejä.

156 Ensimmäisen osan, joka koskee perustelujen korvaamista, osalta on tältä osin todettava, että unionin yleinen tuomioistuin ei korvannut komission arviointia omallaan hylätessään kumoamisperusteen, jossa moitittiin komissiota siitä, että se oli tehnyt ilmeisiä arviointivirheitä ja oikeudellisia virheitä katsoessaan, että Air Canada oli vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta ETA:n sisäisillä reiteillä ja unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä.

157 Unionin yleinen tuomioistuin nimittäin totesi valituksenalaisen tuomion 161 ja 162 kohdassa, että komissio muistutti riidanalaisessa päätöksessä, että yrityksen voidaan tietyin edellytyksin katsoa olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta kokonaisuudessaan, vaikka se ei olisi osallistunut suoraan kaikkiin sen osatekijöihin, ja totesi muun muassa kaikki asianomaiset reitit kattavan yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen ja katsoi, että riidanalaisilla yhteydenpidoilla oli tarkoitus saavuttaa yhtenäinen päämäärä, johon vastuussa olevat pyrkivät kokonaisvaltaisen suunnitelmansa yhteydessä.

158 Arvioituaan kyseisen tuomion 162 ja 164 kohdassa riidanalaisen päätöksen 869–902 perustelukappaletta ja 1 artiklaa unionin yleinen tuomioistuin katsoi kyseisen tuomion 165 kohdassa, että ”[Air Canada] saattoi helposti ymmärtää – ja [unionin yleinen tuomioistuin] valvoa – että komissio katsoi Air Canadan olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä kilpailusääntöjen rikkomisesta myös siltä osin kuin se koski unionin sisäisiä reittejä ja unionin ja Sveitsin välisiä reittejä sillä perusteella, että kyseinen liikenteenharjoittaja aikoi myötävaikuttaa kokonaisvaltaiseen suunnitelmaan, jolla pyrittiin [kyseisen] päätöksen

872–876 perustelukappaleessa kuvattuun yhteiseen kilpailunvastaiseen päämäärään ja se oli (todistetusti tai oletetusti) tiennyt muiden tutkinnan kohteena olevien liikenteenharjoittajien kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä, johon se ei osallistunut suoraan”.

159 Samoin unionin yleinen tuomioistuin totesi saman tuomion 378 kohdassa viitaten erityisesti kyseisiin 161 ja 162 kohtaan, että ”komissio katsoi Air Canadan olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä kilpailusääntöjen rikkomisesta myös siltä osin kuin se koski ETA:n sisäisiä reittejä ja unionin ja Sveitsin välisiä reittejä sillä perusteella, että Air Canada aikoi – riippumatta siitä, oliko se potentiaalinen kilpailija ETA:n sisäisillä reiteillä ja unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä – myötävaikuttaa kokonaisvaltaiseen suunnitelmaan, jolla pyrittiin – – yhteiseen kilpailunvastaiseen päämäärään, ja se oli (todistetusti tai oletetusti) tiennyt muiden tutkinnan kohteena olevien liikenteenharjoittajien kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä, johon se ei osallistunut suoraan.”

160 Unionin yleinen tuomioistuin lisäsi valituksenalaisen tuomion 379 kohdassa, että riidanalaisen päätöksen 890 perustelukappaleesta ei voitu päätellä, että ”komissio aikoi katsoa [Air Canadan] olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta siltä osin kuin se koski ETA:n sisäisiä reittejä ja unionin ja Sveitsin välisiä reittejä sillä perusteella, että se oli potentiaalinen kilpailija kyseisillä reiteillä”, koska ”sekä kyseisen perustelukappaleen sanamuodosta että sen tavoitteesta ja asiayhteydestä käy ilmi, että kyseinen perustelukappale ei koske tutkinnan kohteena olevien eri liikenteenharjoittajien vastuuta yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta vaan kyseisen [yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen] toteamista”.

161 Näin ollen unionin yleisen tuomioistuimen toteamuksista ilmenee, että todetakseen Air Canadan olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta siltä osin kuin se koski ETA:n sisäisiä ja unionin ja Sveitsin välisiä reittejä komissio ei tukeutunut riidanalaisessa päätöksessä siihen, ettei Air Canadan asianomaisille markkinoille pääsylle ollut ylitsepääsemätöntä estettä, vaan se tukeutui siihen, että kyseinen yritys oli omalla käyttäytymisellään myötävaikuttanut kaikkien osallistujien yhteisten päämäärien tavoittelemiseen, ja siihen, että Air Canada tiesi muiden liikenteenharjoittajien kilpailunvastaisesta käytöksestä välillisesti.

162 Tästä seuraa, että toisin kuin Air Canada väittää ensimmäisen osan tueksi, unionin yleinen tuomioistuin ei korvannut komission perusteluja omillaan.

163 Täsmällisemmin Air Canadan argumentaatiosta, jonka mukaan unionin yleinen tuomioistuin tukeutui valituksenalaisen tuomion 366–377 kohdassa oikeuskäytäntöön ja arviointiin, jotka eivät sisältyneet riidanalaiseen päätökseen, on todettava, että kyseisissä kohdissa mainittu oikeuskäytäntö joko mainittiin riidanalaisen päätöksen 867 perustelukappaleen alla olevassa alaviitteessä 1311 tai Air Canada käsitteli sitä vastauskirjelmässään. Kuten edellä 85 kohdassa muistutetaan, on niin, että kun unionin yleinen tuomioistuin tyytyy vastaamaan osapuolten sille esittämiin argumentteihin, ei voida katsoa, että se korvaisi käsiteltäväkseen saatetun toimen toteuttajan perustelut omillaan.

164 Toisesta osasta, joka koskee puolustautumisoikeuksien loukkaamista, on riittävää todeta, että se perustuu virheelliseen lähtökohtaan, koska toisin kuin Air Canada väittää, unionin yleinen tuomioistuin ei korvannut perusteluja tukeutumalla uuteen argumentaatioon, jonka komissio esitti oikeudenkäynnin aikana. Kyseinen osa on siten hylättävä perusteettomana.

165 Kolmannesta osasta, joka koskee perustelujen virheellisyyttä siltä osin kuin unionin yleinen tuomioistuin ei esittänyt perusteluja, joiden vuoksi sen huomioon ottamia periaatteita sovellettiin nyt käsiteltävän asian tosiseikkoihin ja joiden vuoksi se näin ollen totesi, että komissiolla oli toimivalta katsoa, että Air Canada oli vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta myös sellaisten reittien osalta, joilla kyseinen liikenteenharjoittaja ei voinut liikennöidä, on todettava, että unionin yleinen tuomioistuin – kuten edellä 159 kohdassa jo mainitaan – katsoi valituksenalaisen tuomion 378 kohdassa, että todetakseen Air Canadan olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta myös siltä osin kuin se koski kyseisiä reittejä komissio tukeutui siihen, että kyseinen yritys myötävaikutti kokonaisvaltaiseen suunnitelmaan, jolla pyrittiin yhteiseen kilpailunvastaiseen päämäärään, ja siihen, että Air Canada tiesi muiden tutkinnan kohteena olevien liikenteenharjoittajien kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä.

166 Unionin yleinen tuomioistuin toi siten selkeästi esiin, että Air Canadan vastuu sellaisten reittien osalta, joilla se ei voinut liikennöidä, ei perustunut siihen, että kyseinen liikenteenharjoittaja olisi suoraan osallistunut kilpailusääntöjen rikkomiseen näillä reiteillä, vaan siihen, että se osallistui kyseiseen rikkomiseen välillisesti, koska se tiesi muiden asianomaiseen kartelliin osallistujien suunnittelemasta tai toimeenpanemasta muusta kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä, jolla tavoiteltiin samoja päämääriä.

167 Air Canada vetoaa siten virheellisesti perustelujen virheellisyyteen.

168 Lopuksi neljännestä osasta, joka koskee sitä, että unionin yleinen tuomioistuin teki oikeudellisen virheen katsoessaan nyt käsiteltävässä asiassa, että kilpailusuhde ei ole merkityksellinen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen arvioinnissa, vaikka erityisesti 26.1.2017 annettuun tuomioon Duravit ym. v. komissio (C-609/13 P, EU:C:2017:46) perustuvaa oikeuskäytäntöä ei voida soveltaa nyt käsiteltävässä asiassa, koska kyseinen oikeuskäytäntö rajoittuu kunkin yksittäistapauksen tosiseikkoihin ja erityisiin olosuhteisiin eikä sitä voida soveltaa aksiomaattisesti ja yleisesti, on todettava, että Air Canada ei ole esittänyt mitään seikkaa, joka olisi omiaan osoittamaan, kuinka nyt käsiteltävä asia eroaa kyseisen tuomion, jonka 124 kohdassa unionin tuomioistuin arvioi, että osallistuvien yritysten välinen kilpailusuhde ei ole edellytys kilpailunvastaisten toimintojen luonnehtimiselle yhtenä kokonaisuutena pidettäväksi jatketuksi kilpailusääntöjen rikkomiseksi, taustalla olleesta asiasta. Kyseinen arviointi ei liity kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuteen, joten Air Canada ei voi vedota nyt käsiteltävässä asiassa kyseessä olevan yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen väitetysti ”vähemmän vakavaan ja vahvasti spekulatiiviseen” luonteeseen. Air Canada ei voi myöskään vedota siihen, että kyseisen viimeksi mainitun kilpailusääntöjen rikkomisen aineellinen ja maantieteellinen soveltamisala olisi laajempi kuin sen yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen, josta oli kyse kyseisen tuomion taustalla olleessa asiassa.

169 Lisäksi siltä osin kuin Air Canada väittää, että ainoastaan yrityksen ”aktiivinen myötävaikuttaminen” kilpailusääntöjen rikkomiseen tai todisteet siitä, että yrityksellä on ollut ”olennainen rooli” kyseisessä rikkomisessa, mahdollistavat sen, että kyseisen yrityksen voidaan katsoa olevan vastuussa sillä perusteella, että se myötävaikutti kokonaisvaltaiseen suunnitelmaan, jolla pyrittiin yhteiseen päämäärään, on muistutettava, että on riittävää, että komissio osoittaa kyseessä olevan yrityksen osallistuneen kokouksiin, joiden aikana on tehty kilpailua rajoittavia sopimuksia, ilman että kyseinen yritys olisi selvästi vastustanut niitä, jotta komissio voi osoittaa riittävällä tavalla kyseisen yrityksen osallistuneen kartelliin. Jos osallistuminen tällaisiin kokouksiin on näytetty toteen, kyseisen yrityksen on esitettävä selvitystä siitä, että se ei

osallistunut kyseisiin kokouksiin rajoittaakseen kilpailua, ja osoitettava ilmoittaneensa kilpailijoilleen, että se osallistui näihin kokouksiin eri tarkoituksessa kuin ne (tuomio 1.2.2024, Scania ym. v. komissio, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 99 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

170 Oikeuskäytännöstä ilmenee myös, että kun komissio osoittaa kyseessä olevan yrityksen osallistuneen kokouksiin, joiden aikana on tehty kilpailua rajoittavia sopimuksia, ilman että kyseinen yritys olisi selvästi vastustanut niitä, komission ei lisäksi tarvitse osoittaa, että yritys aikoi osallistua rikkomiseen, vaan tämän yrityksen on esitettävä todisteita siitä, että se on sanoutunut irti kyseisistä sopimuksista, ja erityisesti sopimusten maantieteellisestä ulottuvuudesta (tuomio 1.2.2024, Scania ym. v. komissio, C-251/22 P, EU:C:2024:103, 101 kohta).

171 Nyt käsiteltävässä asiassa unionin yleinen tuomioistuin totesi valituksenalaisen tuomion 382 kohdassa, että siltä osin kuin kyse oli ETA:n sisäisiin reitteihin ja unionin ja Sveitsin välisiin reitteihin liittyvästä kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä, johon Air Canada ei ollut suoraan osallistunut, Air Canada ei ollut riitauttanut unionin yleisessä tuomioistuimessa esittämässään kolmannessa kumoamisperusteessaan sitä, että se oli vaaditulla tavalla tietoinen kyseisestä käyttäytymisestä.

172 Unionin yleinen tuomioistuin lisäsi kyseisen tuomion 384 kohdassa, että riidanalaisesta päätöksestä käy ilmi, että Air Canadan tarkoituksena oli ollut myötävaikuttaa omalla käyttäytymisellään yhden kilpailunvastaisen päämäärän toteuttamiseen eli rajoittamaan tutkinnan kohteena olevien liikenteenharjoittajien välistä kilpailua lisien osalta ainakin unionissa, ETA:ssa ja Sveitsissä, kun otetaan huomioon, että ”Air Canada on kannustanut yhtenä kokonaisuutena pidettävän jatketun kilpailusääntöjen rikkomisen jatkamiseen ja vaarantanut sen paljastumisen, kun se ei ole sanoutunut julkisesti irti niiden ETA:n sisäisiä reittejä ja unionin ja Sveitsin välisiä reittejä koskevien yhteydenpitojen sisällöstä, joihin se on osallistunut, tai ilmoittanut niistä toimivaltaisille hallintoviranomaisille, ja se on tämän lisäksi myös sovittamalla lisät yhteen ja kieltäytymällä maksamasta provisioita ETA:n ja kolmansien maiden välisillä reiteillä varmistanut omalta osaltaan, että huolitsijat eivät voi jättää lisiä maksamatta ETA:n sisäisillä reiteillä ja unionin ja Sveitsin välisillä reiteillä käyttämällä vaihtoehtoisia kulkureittejä etenkin Kanadan kautta, ja tämän johdosta myötävaikuttanut yhteisen kilpailunvastaisen päämäärän toteuttamiseen.

173 Todettuaan näin ollen, että edellytykset sille, että Air Canadan katsotaan olevan vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesta, täyttyivät, unionin yleinen tuomioistuin ei tehnyt oikeudellista virhettä päätellessään tämän perusteella, että komissio toimi perustellusti katsoessaan, että Air Canada oli vastuussa yhtenä kokonaisuutena pidettävästä jatketusta kilpailusääntöjen rikkomisesti siltä osin kuin se koski ETA:n sisäisiä reittejä ja unionin ja Sveitsin välisiä reittejä riippumatta siitä, oliko Air Canada potentiaalinen kilpailija näillä reiteillä.

174 Näin ollen neljäs osa ei ole perusteltu.

175 Niinpä kyseinen valitusperuste on hylättävä perusteettomana.

176 Koska yhtäkään Air Canadan valituksensa tueksi esittämää valitusperustetta ei ole hyväksytty, valitus on hylättävä kokonaisuudessaan.

Oikeudenkäyntikulut

177 Unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 184 artiklan 2 kohdassa määrätään, että jos valitus on perusteeton, unionin tuomioistuin tekee ratkaisun oikeudenkäyntikuluista.

178 Kyseisen työjärjestyksen 138 artiklan 1 kohdassa, jota sovelletaan valituksen käsittelyyn työjärjestyksen 184 artiklan 1 kohdan nojalla, määrätään, että asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut.

179 Koska komissio on vaatinut Air Canadan velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut ja koska Air Canada on hävinnyt asian, tämä on velvoitettava vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan ja korvaamaan komission oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla unionin tuomioistuin (viides jaosto) on ratkaissut asian seuraavasti:

1) Valitus hylätään.

2) Air Canada velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Allekirjoitukset