Kohtulahendite kogumik

EUROOPA KOHTU OTSUS (viies koda)

26. veebruar 2026*

Apellatsioonkaebus – Konkurents – Keelatud kokkulepped – Lennulastiturg – Euroopa Komisjoni otsus, milles tuvastatakse ELTL artikli 101, Euroopa Majanduspiirkonna lepingu artikli 53 ning Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise õhutranspordialase kokkuleppe artikli 8 rikkumine – Lennulastiteenuste hinna elementide (kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu ja keeldumine lisatasudelt vahendustasusid maksmast) kooskõlastamine – Saabuva lennulasti teenused – Komisjoni territoriaalne pädevus – Kindel mõju – Üks ja vältav rikkumine – Määrus (EÜ) nr 1/2003 – Artikkel 25 – Komisjoni karistamispädevuse aegumine – Aegumisel põhinev väide – Avalik huvi

Kohtuasjas C-367/22 P,

mille ese on Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 56 alusel 7. juunil 2022 esitatud apellatsioonkaebus,

Air Canada, asukoht Saint-Laurent (Kanada), esindajad: *dikigoros* I.-Z. Prodromou-Stamoudi ja *avocat* T. Soames,

apellant,

teine menetlusosaline:

Euroopa Komisjon, esindajad: P. Caro de Sousa ja A. Dawes, keda abistas G. Peretz, *BL*,

kostja esimeses kohtuastmes,

EUROOPA KOHUS (viies koda),

koosseisus: neljanda koja president I. Jarukaitis (ettekandja) viienda koja presidendi ülesannetes, kohtunikud E. Regan ja D. Gratsias,

kohtujurist: A. Rantos,

kohtusekretär: ametnik R. Stefanova-Kamisheva,

arvestades kirjalikku menetlust ja 10. aprilli 2024. aasta kohtuistungil esitatut,

olles 5. septembri 2024. aasta kohtuistungil ära kuulanud kohtujuristi ettepaneku,

* Kohtumenetluse keel: inglise.

on teinud järgmise

kohtuotsuse

1 Air Canada palub oma apellatsioonkaebuses tühistada Euroopa Liidu Üldkohtu 30. märtsi 2022. aasta otsus Air Canada *vs.* komisjon (T-326/17, edaspidi „vaidlustatud kohtuotsus“, EU:T:2022:177), millega Üldkohus jättis osaliselt rahuldamata tema hagi nõudega tühistada komisjoni 17. märtsi 2017. aasta otsus C(2017) 1742 (final) ELTL artiklis 101, EMP lepingu artiklis 53 ning Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahel sõlmitud õhutranspordikokkuleppe artiklis 8 sätestatud menetluse kohta (juhtum AT.39258 – lennulastiteenused) (edaspidi „vaidlusalune otsus“) teda puudutavas osas ning tühistada talle selle otsusega määratud trahv või vähendada seda.

Õiguslik raamistik

EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkulepe

2 21. juunil 1999 Luxembourgis sõlmitud Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vaheline õhutranspordialane kokkulepe, mis kiideti Euroopa Ühenduse nimel heaks nõukogu ja komisjoni 4. aprilli 2002. aasta otsusega 2002/309/EÜ, Euratom, teadus- ja tehnikakoostöö kokkuleppe osas seitsme kokkuleppe sõlmimise kohta Šveitsi Konföderatsiooniga (EÜT 2002, L 114, lk 1; ELT eriväljaanne 11/41, lk 89) (edaspidi „EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkulepe)“, jõustus 1. juunil 2002. Selle kokkuleppe artiklid 8 ja 9 vastavad *mutatis mutandis* vastavalt ELTL artiklitele 101 ja 102.

3 Kokkuleppe artiklis 11 on sätestatud:

„1. Ühenduse institutsioonid kohaldavad artiklite 8 ja 9 sätteid […] kooskõlas käesoleva kokkuleppe lisas toodud ühenduse õigusaktidega, võttes arvesse vajadust tiheda koostöö järele ühenduse institutsioonide ja Šveitsi ametivõimude vahel.

2. Šveitsi ametivõimud otsustavad kooskõlas artiklite 8 ja 9 sätetega lepingute, otsuste ja kooskõlastatud tegevuse lubatavuse […] Šveitsi ja kolmandate riikide vaheliste lennuliinide osas.“

4 Nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määrus (EÜ) nr 1/2003 [ELTL] artiklites [101] ja [102] sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta (EÜT 2003, L 1, lk 1; ELT eriväljaanne 08/02, lk 205) hakati sama kokkuleppe raames kohaldama alates 5. detsembrist 2007 vastavalt Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahel 5. detsembril 2007 sõlmitud õhutranspordikokkuleppe alusel loodud ühenduse/Šveitsi õhutranspordi ühiskomitee otsusele nr 1/2007, millega asendatakse Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise õhutranspordilepingu lisa (ELT 2008, L 34, lk 19). Nimetatud kuupäevast alates asendas see nõukogu 14. detsembri 1987. aasta määruse (EMÜ) nr 3975/87 konkurentsieeskirjade rakendamiskorra kehtestamise kohta õhutranspordi ettevõtjate suhtes (EÜT 1987, L 374, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 262), mis asus EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe lisas alates selle jõustumisest.

EL toimimise leping

5 ELTL artikli 101 lõikes 1 on sätestatud:

„Siseturuga on kokkusobimatud ja keelatud kõik sellised ettevõtjatevahelised kokkulepped, ettevõtjate ühenduste otsused ja kooskõlastatud tegevus, mis võivad mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust ning mille eesmärgiks või tagajärjeks on takistada, piirata või kahjustada konkurentsi siseturu piires, iseäranis need kokkulepped, otsused ja tegevus, millega:

a) otseselt või kaudselt määratakse kindlaks ostu- või müügihinnad või mis tahes muud tehingutingimused;

b) piiratakse või kontrollitakse tootmist, turge, tehnilist arengut või investeeringuid;

c) jagatakse turge või tarneallikaid;

[…]“.

EMP leping

6 2. mai 1992. aasta Euroopa Majanduspiirkonna lepingu (EÜT 1994, L 1, lk 3; ELT eriväljaanne 11/52, lk 3; edaspidi „EMP leping“) artikkel 53 vastab *mutatis mutandis* ELTL artiklile 101.

7 Määrus nr 1/2003, muudetud nõukogu 26. veebruari 2004. aasta määrusega (EÜ) nr 411/2004 (ELT 2004, L 68, lk 1; ELT eriväljaanne 07/08, lk 1), inkorporeeriti EMP lepingusse esiteks EMP ühiskomitee 24. septembri 2004. aasta otsusega nr 130/2004, millega muudetakse EMP lepingu XIV lisa (konkurents), protokolli nr 21 (ettevõtjate suhtes kohaldatavate konkurentsieeskirjade rakendamise kohta) ja protokolli nr 23 (järelevalveasutuste koostöö kohta) (ELT 2005, L 64, lk 57), mis jõustus 19. mail 2005, ning teiseks samal kuupäeval jõustunud EMP ühiskomitee 11. märtsi 2005. aasta otsusega nr 40/2005, millega muudetakse EMP lepingu XIII lisa (transport) ja protokolli nr 21 (ettevõtjate suhtes kohaldatavate konkurentsieeskirjade rakendamise kohta) (ELT 2005, L 198, lk 38).

Määrus nr 1/2003

8 Määruse nr 1/2003 artikli 7 lõikes 1 on sätestatud:

„Kui komisjon kaebuse põhjal või omal algatusel leiab, et [ELTL] artiklit [101] või [102] rikutakse, võib ta otsusega nõuda asjaomastelt ettevõtjatelt või ettevõtjate ühendustelt sellise rikkumise lõpetamist. Ta võib võtta nende suhtes tegevusega seotud või struktuurilisi parandusmeetmeid, mis on toimepandud rikkumisega proportsionaalsed ja vajalikud rikkumise tegelikuks lõpetamiseks. Struktuurilised parandusmeetmed võib kehtestada üksnes juhul, kui puudub sama tõhus tegevusega seotud parandusmeede või kui sama tõhus tegevusega seotud parandusmeede oleks asjaomase ettevõtja jaoks koormavam kui struktuuriline parandusmeede. Õigustatud huvi korral peaks komisjonil ühtlasi olema õigus teha otsus varasema rikkumise toimumise kohta.“

9 Määruse artikli 23 „Trahvid“ lõigetes 2 ja 3 on ette nähtud:

„2. Komisjon võib oma otsusega määrata ettevõtjatele ja ettevõtjate ühendustele trahve, kui need tahtlikult või ettevaatamatuse tõttu:

a) rikuvad ELTL artiklit [101] või [102], […]

[…]

Ühegi rikkumises osalenud ettevõtja ja ettevõtjate ühenduse puhul ei tohi trahv ületada 10% selle eelmise majandusaasta kogukäibest.

[…]

3. Trahvisumma määramisel võetakse arvesse nii rikkumise raskust kui ka kestust.“

10 Määruse artiklis 25 on ette nähtud:

„1. Artiklitel 23 ja 24 põhinevatel komisjoni volitustel on järgmised aegumistähtajad:

a) kolm aastat juhul, kui on rikutud teabenõudeid või kontrolli läbiviimist käsitlevaid sätteid;

b) viis aastat kõigi muude rikkumiste puhul.

2. Aegumistähtaeg hakkab kulgema rikkumise toimepaneku päevast. Jätkuvate või korduvate rikkumiste puhul hakkab aegumistähtaeg kulgema rikkumise lõppemise päevast.

3. Komisjoni või liikmesriigi konkurentsiasutuse poolt võetavad meetmed, mille eesmärgiks on rikkumist uurida või algatada selle suhtes menetlus, katkestavad trahvide või karistusmaksete määramisega seotud aegumistähtaja kulgemise. Aegumistähtaja kulg katkeb kuupäevast, mil sellisest meetmest teatatakse vähemalt ühele rikkumises osalenud ettevõtjale või ettevõtjate ühendusele. Aegumistähtaja kulu katkestavad eelkõige järgmised meetmed:

a) komisjoni või liikmesriigi konkurentsiasutuse kirjalikud teabenõuded;

b) kirjalik volitus, mille komisjon või liikmesriigi konkurentsiasutus annab oma ametnikele kontrolli läbiviimiseks;

c) menetluse algatamine komisjoni või liikmesriigi konkurentsiasutuse poolt;

d) komisjoni või liikmesriigi konkurentsiasutuse vastuväidetest teatamine.

4. Aegumistähtaja kulg katkeb kõikide rikkumises osalenud ettevõtjate ja ettevõtjate ühenduste suhtes.

5. Katkenud aegumistähtaja kulg algab iga kord uuesti. Aegumistähtaeg möödub hiljemalt päeval, mil kahekordse aegumistähtajaga võrdne ajavahemik lõpeb, ilma et komisjon oleks määranud trahvi või karistusmakset. Kõnesolev tähtaeg pikeneb aja võrra, mille jooksul oli aegumistähtaeg vastavalt lõikele 6 peatunud.

6. Trahvide või karistusmaksete määramisega seotud aegumistähtaja kulgemine peatub komisjoni otsuse Euroopa Kohtus läbivaatamise ajaks.“

11 Määruse artikli 32 punktis c oli ette nähtud, et määrust „ei kohaldata ühenduse lennujaamade ja kolmandate riikide vahelise õhutranspordi suhtes“.

12 See säte tunnistati alates 1. maist 2004 määruse nr 411/2004 artikliga 3 kehtetuks.

Vaidluse taust ja vaidlusalune otsus

13 Vaidluse taust ja vaidlusalune otsus on esitatud vaidlustatud kohtuotsuse punktides 1–60 ja käesoleva menetluse vajadustest lähtudes võib need kokku võtta järgmiselt.

14 Air Canada on lennulastiteenuste turul tegutsev lennuettevõtja.

15 Lennulastiteenuste sektoris teostavad lennuettevõtjad kaubavedu lennukitega (edaspidi „vedajad“). Üldjuhul osutavad vedajad lennulastiteenuseid ekspediitoritele, kes korraldavad kaubasaadetiste vedu saatjate nimel. Vastutasuks maksavad ekspediitorid vedajatele hinda, mis koosneb esiteks kilogrammi alusel arvutatud tariifidest ja teiseks erinevatest lisatasudest.

Haldusmenetlus

16 Komisjon sai 7. detsembril 2005 taotluse trahvide eest kaitse saamiseks, mille esitasid Deutsche Lufthansa AG ja tema tütarettevõtjad Lufthansa Cargo AG ja Swiss International Air Lines AG; taotlus esitati komisjoni teatise alusel, mis käsitleb kaitset trahvide eest ja trahvide vähendamist kartellide puhul (EÜT 2002, C 45, lk 3; ELT eriväljaanne 08/02, lk 155). Taotluse kohaselt toimusid mitme vedaja vahel konkurentsivastased kontaktid, mis puudutasid lennulastiturul osutatud teenuste hinna elemente, nimelt nn kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu kehtestamist ning nende vedajate keeldumist ekspediitoritele lisatasudelt vahendustasu maksmast (edaspidi vastavalt „kütuse lisatasu“, „ohutuse lisatasu“ ja „keeldumine vahendustasusid maksmast“).

17 14. ja 15. veebruaril 2006 viis komisjon mitme vedaja ruumides läbi etteteatamata kontrollid.

18 Pärast kontrolle esitasid mitu vedajat, sealhulgas Air Canada, trahvide eest kaitse saamise taotluse vastavalt käesoleva kohtuotsuse punktis 16 viidatud teatisele, mis käsitleb kaitset trahvide eest ja trahvide vähendamist kartellide puhul.

19 19. detsembril 2007 saatis komisjon 27 vedajale, sealhulgas Air Canadale, vastuväiteteatise, mille peale nad esitasid seejärel kirjalikud märkused. 30. juunist kuni 4. juulini 2008 toimus ärakuulamine.

Algne otsus

20 Komisjon võttis 9. novembril 2010 vastu otsuse C(2010) 7694 (final) ELTL artiklis 101, EMP lepingu artiklis 53 ning Euroopa Ühenduse ja Šveitsi Konföderatsiooni vahelise õhutranspordikokkuleppe artiklis 8 sätestatud menetluse kohta (juhtum COMP/39258 – lennulastiteenused) (edaspidi „algne otsus“). Selle otsuse adressaadiks olid 21 lennuettevõtjat,

nende hulgas oli Air Canada, kelle suhtes ei tuvastatud siiski ühtegi rikkumist seoses õhutranspordiga Euroopa Liidu lennujaamade vahel ja õhutranspordiga liidu ja Šveitsi lennujaamade vahelistel liinidel (edaspidi „liidu ja Šveitsi vahelised liinid“).

21 Otsuse põhjendustes oli märgitud, et süüdistatud vedajad olid kooskõlastanud oma tegevust lennulastiteenuste hinnakujunduse valdkonnas, leppides kokku kütuse lisatasus, ohutuse lisatasus ja keeldumises vahendustasusid maksmast, ning nii toimides osalesid ELTL artikli 101, EMP lepingu artikli 53 ja EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe artikli 8 ühes ja vältavas rikkumises, mis hõlmas Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) ja Šveitsi territooriumi.

16. detsembri 2015. aasta kohtuotsused

22 Üldkohus tühistas 16. detsembri 2015. aasta kohtuotsusega Air Canada *vs.* komisjon (T-9/11, EU:T:2015:994) algse otsuse Air Canadat puudutavas osas. Samal päeval tehtud 12 teise kohtuotsusega tühistas Üldkohus samuti tervikuna või osaliselt selle otsuse osas, mis puudutas 12 teist vedajat või vedajate kontserni.

23 Üldkohus leidis, et selles otsuses on tehtud põhjendamisviga.

Vaidlusalune otsus

24 Komisjon saatis 20. mail 2016 algses otsuses nimetatud vedajatele kirja, milles teavitas neid oma kavatsusest võtta vastu uus otsus, milles tuvastatakse nende osalemine ELTL artikli 101, EMP lepingu artikli 53 ja EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe artikli 8 ühes ja vältavas rikkumises kõigil algses otsuses nimetatud liinidel. Neile anti märkuste esitamiseks aega üks kuu. Nad kõik kasutasid seda võimalust.

25 Komisjon võttis 17. märtsil 2017 vastu vaidlusaluse otsuse, mille adressaadiks on 19 vedajat, sealhulgas Air Canada.

26 Vaidlusaluses otsuses on märgitud, et süüdistatud vedajad kooskõlastasid oma tegevust lennulastiteenuste hinnakujunduse valdkonnas eest kogu maailmas kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu ning lisatasudelt vahendustasude maksmise teel (edaspidi „vaidlusalune kartell“), pannes nii toime ELTL artikli 101, EMP lepingu artikli 53 ja EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe artikli 8 ühe ja vältava rikkumise.

27 Otsuse 4. jaos „Asjaolude kirjeldus“ märkis komisjon muu hulgas, et uurimise käigus tuvastati ülemaailmne kartell, mis põhineb konkurentide vahel pikka aega kestnud kahe- ja mitmepoolsete kontaktide võrgustikul, mis puudutas tegevust, mida nad olid otsustanud, ette näinud või kavandanud seoses eelmises punktis mainitud lennulastiteenuste eri hinnaelementidega. Ta rõhutas, et selle kontaktide võrgustiku ühiseks eesmärgiks oli kooskõlastada konkurentide tegevust hinnakujunduse alal või vähendada ebakindlust nende hinnapoliitika osas. Seejärel kirjeldas ta kontakte, mis puudutasid vastavalt kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu ja keeldumist vahendustasusid maksmast, ning hindas faktilisi tõendeid esiteks vaidlusaluse kartelli kui terviku ja teiseks otsuse iga adressaadi kohta.

28 Vaidlusaluse otsuse 5. jaos „Asjaomaste konkurentsieeskirjade kohaldamine“ kohaldas komisjon käesoleva juhtumi asjaoludele ELTL artiklit 101, täpsustades samas, et viiteid sellele artiklile tuleb mõista ka viidetena EMP lepingu artiklile 53 ja EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe artiklile 8, kuna neid sätteid kohaldatakse *mutatis mutandis*, kui ei ole sätestatud teisiti.

29 Oma pädevusega seoses analüüsis komisjon, millised piirid on tema territoriaalsel ja ajalisel pädevusel tuvastada käesolevas asjas konkurentsinormide rikkumist ning karistada selle eest.

30 Ühelt poolt märkis ta vaidlustatud otsuse alajaotises 5.2 „Komisjoni pädevus“ asuvates põhjendustes 822–832 sisuliselt, et ta ei kohalda kõigepealt ELTL artiklit 101 1. maile 2004 eelnenud kokkulepete ja tegevuse suhtes sellistel liinidel, mis ühendasid liidus asuvaid lennujaamu ja väljaspool EMPd asuvaid lennujaamu (edaspidi „liidu ja kolmandate riikide vahelised liinid“); seejärel, et ta ei kohalda EMP lepingu artiklit 53 19. maile 2005 eelnenud kokkulepete ja tegevuse suhtes liidu ja kolmandate riikide vahelistel liinidel ning liinidel lennujaamade vahel, mis asuvad riikides, mis on EMP osalisriigid, kuid ei ole Euroopa Liidu liikmesriigid, ja kolmandates riikides asuvate lennujaamade vahel (edaspidi „EMP liinid, mis ei ole liidu ja kolmandate riikide vahelised liinid“), ning lõpuks, et ta ei kohalda EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe artiklit 8 1. juunile 2002 eelnenud kokkulepete ja tegevuse suhtes liidu ja Šveitsi vahelistel liinidel. Ta täpsustas otsuse põhjenduses 832, et otsuses ei „väideta sugugi [EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe] artikli 8 rikkumist seoses Šveitsi [ja] kolmandate riikide vaheliste lennulastiteenustega“.

31 Teiselt poolt esitas komisjon vaidlusaluse otsuse alajaotises 5.3.8 „[ELTL] artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 kohaldatavus saabuvate lennuliinide suhtes“ asuvates põhjendustes 1036–1046 põhjendused, miks ta lükkas tagasi erinevate süüdistatud vedajate argumendid, mille kohaselt ületas ta rahvusvahelise avaliku õiguse normide seisukohast oma territoriaalse pädevuse piire, tuvastades nende kahe sätte rikkumise kolmandatest riikidest EMPsse saabuvatel lennuliinidel (edaspidi „saabuvad liinid“ ja nendel liinidel pakutavate lennulastiteenustega seoses „saabuva lennulasti teenused“) ning karistades selle eest.

32 Täpsemalt märkis komisjon selle otsuse põhjenduses 1045, et saabuva lennulasti teenuseid puudutav konkurentsivastane tegevus võib „avaldada vahetut, märkimisväärset ja ootuspärast mõju liidus ja EMPs, kuna õhutranspordi suurenenud kulud EMPsse ja seega imporditud kauba kõrgemad hinnad võivad oma laadi poolest mõjutada tarbijaid EMPs“. Ta lisas, et käesolevas juhtumis võis see tegevus mõjutada ka lennulasti teenuste osutamist muude vedajate poolt EMP sees erinevate sidusplatvormide (*hubs*) vahel EMPs, mida kasutasid kolmandate riikide vedajad, ja nende saadetiste sihtkoha lennujaamade vahel EMPs, mida kolmandate riikide vedajad ei teeninda.

33 Lisaks märkis komisjon otsuse põhjenduses 1046, et vaidlusalust kartelli „rakendati ülemaailmselt“, et saabuvaid liine puudutavad kartellikokkulepped olid lahutamatu osa ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 ühest ja vältavast rikkumisest ning et lisatasude ühetaoline kohaldamine ülemaailmselt oli selle kartelli võtmeelement.

34 Vaidlusaluse otsuse alajaotises 5.3, mis puudutas käesoleva juhtumi asjaoludele ELTL artikli 101, EMP lepingu artikli 53 ja EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe artikli 8 kohaldamist, asuvad selle otsuse põhjendused 833–1052. Esiteks tuvastas komisjon oma otsuse põhjenduses 846, et süüdistatud vedajad olid oma tegevust kooskõlastanud või mõjutanud hinnakujundust, „mis lõppkokkuvõttes tähendas hindade kindlaksmääramist seoses“ kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasuga ning ekspediitoritele lisatasudelt vahendustasu maksmisega. Otsuse põhjenduses 861

leidis komisjon, et „lennulastiteenuste tariifide kooskõlastamise üldine süsteem“, mille olemasolu tema uurimine tuvastas, tõendas, et esines „mitmeosaline rikkumine, mis koosnes erinevatest tegudest, mida [võis] kvalifitseerida kas kokkuleppeks või kooskõlastatud tegevuseks, mille raames konkurendid teadlikult asendasid konkurentsiriskid omavahelise praktilise koostööga“.

35 Teiseks järeldas komisjon vaidlusaluse otsuse põhjenduses 869, et „kõnealune tegevus kuju[tas] endast ELTL artikli 101 ühte ja vältavat rikkumist“, ja täpsustas otsuse põhjendustes 870–902, et asjaomased kokkulepped taotlesid ühte konkurentsivastast eesmärki, milleks oli takistada konkurentsi EMP lennulastisektoris, puudutasid lennulastiteenuste osutamist ja nende hinnakujundust, puudutasid samu ettevõtjaid, kujutasid endast ühte ja vältavat rikkumist ning hõlmasid kolme osa, nimelt kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu ning keeldumist vahendustasusid maksmast.

36 Sellega seoses märkis komisjon otsuse põhjenduses 882, et Air Canada osales rikkumise kolmest osast kahes, nimelt kütuse lisatasu ja ohutuse lisatasu puudutavas osas. Samas põhjenduses lisas ta, et seda osalemist arvestades oleks Air Canada siiski „mõistlikult võinud ette näha“ pooltevahelist teabevahetust lisatasudelt komisjonitasu maksmise teemal ja oli valmis sellega kaasnevat riski võtma, ning et oli ka tõendeid selle kohta, et ta oli teadlik aruteludest lisatasudelt vahendustasude maksmise üle.

37 Kolmandaks märkis komisjon otsuse põhjenduses 903, et kõnealuse konkurentsivastase tegevuse eesmärk oli piirata konkurentsi vähemalt liidus, EMPs ja Šveitsis. Otsuse põhjenduses 917 lisas ta sisuliselt, et seetõttu ei ole vaja arvesse võtta selle tegevuse tegelikku mõju.

38 Neljandaks uuris komisjon vaidlusaluse otsuse põhjendustes 972–1021 seitsme kolmanda riigi õigusnorme, mille kohta mitu süüdistatud vedajat väitsid, et need normid kohustasid neid lisatasusid kooskõlastama, takistades nii asjasse puutuvate konkurentsinormide kohaldamist. Komisjon leidis, et need vedajad ei ole tõendanud, et nad tegutsesid nende kolmandate riikide piirangute tõttu.

39 Viiendaks leidis komisjon otsuse põhjendustes 1024–1035, et üks ja vältav rikkumine võis märkimisväärselt mõjutada kaubandust liikmesriikide, EMP lepingu osalisriikide ning EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe osalisriikide vahel.

40 Vaidlusaluse otsuse 7. jagu „Rikkumise kestus“ sisaldab selle otsuse põhjendusi 1146–1169. Nagu nähtub otsuse põhjendusest 1146, leidis komisjon, et vaidlusalune kartell algas 7. detsembril 1999 ja kestis kuni 14. veebruarini 2006. Selles põhjenduses 1146 täpsustas ta, et see kartell rikkus

– ELTL artiklit 101 alates 7. detsembrist 1999 kuni 14. veebruarini 2006 liidus asuvate lennujaamade vahelise õhutranspordi osas;

– ELTL artiklit 101 alates 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006 liidu ja kolmandate riikide vaheliste liinide õhutranspordi osas;

– EMP lepingu artiklit 53 alates 7. detsembrist 1999 kuni 14. veebruarini 2006 EMPs asuvate lennujaamade vahelise õhutranspordi osas (edaspidi „EMP-sisesed liinid“);

– EMP lepingu artiklit 53 alates 19. maist 2005 kuni 14. veebruarini 2006 EMP õhutranspordi osas liinidel, mis ei ole liidu ja kolmandate riikide vahelised liinid;

– EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe artiklit 8 alates 1. juunist 2002 kuni 14. veebruarini 2006 liidu ja Šveitsi vaheliste liinide õhutranspordi osas.

41 Otsuse põhjenduses 1169 märkis komisjon, et Air Canada puhul kestis rikkumine 21. septembrist 2000 kuni 14. veebruarini 2006.

42 Vaidlusaluse otsuse 8. jaos analüüsis komisjon võetavaid parandusmeetmeid ja määratavaid trahve, viidates suunistele määruse (EÜ) nr 1/2003 artikli 23 lõike 2 punkti a kohaselt määratavate trahvide arvutamise meetodi kohta (ELT 2006, C 210, lk 2).

43 Vaidlusaluse otsuse resolutsiooni artiklid 1, 3 ja 4 on sõnastatud järgmiselt:

„Artikkel 1

Kooskõlastades oma tegevust lennulastiteenuste hinnakujunduse valdkonnas kogu maailmas seoses kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu ja lisatasude pealt vahendustasu maksmisega, panid järgmised ettevõtjad toime [ELTL] artikli 101, [EMP lepingu] artikli 53 ja [EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe] artikli 8 ühe ja vältava rikkumise järgmiste liinide ja ajavahemike osas.

1. Järgmised ettevõtjad rikkusid [ELTL] artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 seoses [EMP-siseste liinidega] järgmistel ajavahemikel:
   a) Air Canada, alates 21. septembrist 2000 kuni 14. veebruarini 2006;

      […]

2. Järgmised ettevõtjad rikkusid [ELTL] artiklit 101 seoses [liidu ja kolmandate riikide vaheliste liinidega] järgmistel ajavahemikel:
   a) Air Canada, alates 1. maist 2004 kuni 14. veebruarini 2006;

      […]

3. Järgmised ettevõtjad rikkusid EMP lepingu artiklit 53 seoses [EMP liinidega, mis ei ole liidu ja kolmandate riikide vahelised liinid,] järgmistel ajavahemikel:
   a) Air Canada, alates 19. maist 2005 kuni 14. veebruarini 2006;

      […]

4. Järgmised ettevõtjad rikkusid [EÜ-Šveitsi õhutranspordikokkuleppe] artiklit 8 seoses [liidu ja Šveitsi vaheliste] liinidega järgmistel ajavahemikel:
   a) Air Canada, alates 1. juunist 2002 kuni 14. veebruarini 2006;

      […]“.

Artikkel 3

Käesoleva otsuse artiklis 1 nimetatud ühe ja vältava rikkumise eest määratakse järgmised trahvid […]:

a) Air Canada: 21 037 500 [eurot].

[…]

Artikkel 4

Artiklis 1 nimetatud ettevõtjad lõpetavad juhul, kui nad seda veel teinud ei ole, viivitamata kõnealustes artiklites viidatud ühe ja vältava rikkumise.

Nad hoiduvad tulevikus kõikidest toimingutest või tegevustest, millel on identne või sarnane eesmärk või tagajärg.“

Menetlus Üldkohtus ja vaidlustatud kohtuotsus

44 Air Canada esitas hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 29. mail 2017 ja milles ta palus tühistada vaidlusalune otsus teda puudutavas osas ja teise võimalusena tühistada määratud trahv või vähendada selle summat.

45 Hagi põhjendamiseks esitas Air Canada viis tühistamisväidet.

46 Neist väidetest kolmanda kohaselt oli tehtud ilmseid hindamisvigu ja rikutud õigusnorme Air Canadale vastutuse omistamisel ühe ja vältava rikkumise eest osas, milles see puudutas EMP-siseseid liine ja liidu ja Šveitsi vahelisi liine. Neljanda väite kohaselt puudus komisjonil pädevus tuvastada ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumine ja selle eest karistust määrata nii saabuvatel liinidel kui ka liidu ja kolmandate riikide vahelistel liinidel enne 1. maid 2004 ning EMP liinidel, mis ei ole liidu ja kolmandate riikide vahelised liinid, enne 19. maid 2005.

47 Olles nõustunud viienda väite teise osaga, mille kohaselt komisjon ei tõendanud usaldusväärsete tõenditega apellandile ette heidetud asjaolusid, tühistas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsusega vaidlusaluse otsuse artikli 1 lõike 1 punkti a, lõike 2 punkti a, lõike 3 punkti a ja lõike 4 punkti a osas, milles tuvastati Air Canada osalemine ühe ja vältava rikkumise selles osas, mis puudutas keeldumist vahendustasusid maksmast, ning määras Air Canadale selle otsuse artikli 3 punktis a määratud trahvi summaks 17 952 000 eurot. Lõpuks, ülejäänud osas jättis ta hagi rahuldamata.

Apellatsioonimenetluse poolte nõuded

48 Air Canada palub oma apellatsioonkaebuses Euroopa Kohtul:

– tühistada vaidlustatud kohtuotsus;

– tühistada vaidlusalune otsus või teise võimalusena otsuse artikli 1 lõike 1 punkt a, artikli 1 lõike 2 punkt a, artikli 1 lõike 3 punkt a või artikli 1 lõike 4 punkt a või need sätted koos;

– tühistada otsuse artikkel 3 või teise võimalusena vähendada oluliselt trahvisummat;

– teise võimalusena saata asi tagasi Üldkohtusse ja

– mõista komisjonilt välja tema kohtukulud Euroopa Kohtus ja kaks kolmandikku kohtukuludest, mis ta kandis Üldkohtus.

49 Komisjon palub Euroopa Kohtul jätta apellatsioonkaebus rahuldamata ning mõista kohtukulud välja Air Canadalt.

Apellatsioonkaebus

50 Air Canada põhjendab oma apellatsioonkaebust kolme väitega. Esimese väite kohaselt rikuti õigusnorme, kui hinnati komisjoni pädevust tuvastada rikkumine saabuvatel liinidel ja selle eest karistada. Teise väite kohaselt on sisuliselt rikutud õigusnormi Air Canada vastutuse hindamisel seoses rikkumisega, mis pandi toime EMP-sisestel liinidel ja liidu ja Šveitsi vahelistel liinidel. Kolmanda väite kohaselt ei tõstatatud omal algatusel aegumise küsimust seoses Air Canada tegevusega nimetatud liinidel.

51 Kõigepealt tuleb analüüsida esimest, seejärel kolmandat ja lõpuks teist väidet.

Esimene väide, mis puudutab komisjoni pädevust saabuvate liinide osas

52 Esimene väide koosneb kahest osast, millest teine jaguneb seitsmeks etteheiteks. Väite esimene osa ja teise osa esimene etteheide puudutavad seda, et komisjoni pädevuse kindlaksmääramisel on vääralt kasutatud ainult konkurentsivastase tegevuse liidus avalduva kindla mõju kriteeriumi (edaspidi „kindla mõju kriteerium“). Teise väiteosa teise kuni viienda etteheite kohaselt on selle kriteeriumi kohaldamise tingimuste kindlaksmääramisel rikutud õigusnorme. Teise väiteosa kuues ja seitsmes etteheide puudutavad mõiste „üks ja vältav rikkumine“ kasutamist.

Väite esimene osa ja teise osa esimene etteheide, et komisjoni pädevuse kindlaksmääramisel on vääralt kasutatud ainult kindla mõju kriteeriumi

– *Poolte argumendid*

53 Esimese väite esimeses osas väidab Air Canada, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta keeldus analüüsimast konkurentsivastase tegevuse toimepanemise koha kriteeriumi (edaspidi „rakendamise kriteerium“) kohaldamist saabuva lennulasti teenustele, leides, et „kindla mõju kriteerium sisaldub ELTL artikli 101 […] sõnastuses“, ning asudes seisukohale, et väljaspool liitu toimunud tegevus, mis hõlmab hindade kooskõlastamist, kuulub ELTL artikli 101 lõike 1 kohaldamisalasse ainuüksi kindla mõju kriteeriumi alusel, ilma et oleks vaja kindlaks teha, kas tegevuse eesmärk või tagajärg oli konkurentsi kahjustamine siseturul.

54 Air Canada sõnul ei saa kindla mõju kriteerium, mis kuulub rahvusvahelise avaliku õiguse valdkonda, asendada „siseturu piires“ konkurentsivastase mõju hindamist, mis on ELTL artikli 101 lõike 1 sõnastust arvestades kohustuslik. See kriteerium on täiendav nõue, mis muutub rahvusvahelises avalikus õiguses asjakohaseks üksnes siis, kui ELTL artikli 101 lõike 1 nõuded on täidetud.

55 Esimese väite teise osa esimeses etteheites, mis puudutab vaidlustatud kohtuotsuse punkte 225–279, väidab Air Canada, et Üldkohus kohaldas vääralt kohtupraktikat, mis käsitleb eesmärgilt rikkumisest tuleneva konkurentsimõju hindamist.

56 Esiteks rikkus Üldkohus õigusnormi, kui ta leidis, et kindla mõju kriteerium ei nõua eesmärgilt rikkumise korral konkreetse konkurentsivastase mõju tõendamist ja vabastas seega komisjoni kohustusest hinnata kõnealuse tegevuse konkurentsivastast mõju, kuna tegevusel oli konkurentsivastane eesmärk.

57 Teiseks rikkus Üldkohus õigusnormi, kui ta leidis, et väljaspool EMPd toimunud ja ellu viidud tegevus seoses väljaspool EMPd müüdud teenustega oli konkurentsile siseturul piisavalt kahjulik, et seda saaks pidada eesmärgilt konkurentsipiiranguks, ilma et ta oleks nõuetekohaselt hinnanud kõiki asjakohaseid asjaolusid, sealhulgas selle tegevuse mõju konkurentsile EMPs. Euroopa Kohtu praktikast tuleneb aga, et kolmandast riigist liitu eksportimise keeld ei kujuta endast eesmärgilt konkurentsipiirangut, ehkki samasugune liikmesriikidevahelise eksportimise keeld kujutab.

58 Komisjoni vaidleb nendele argumentidele vastu.

– *Euroopa Kohtu hinnang*

59 Esimesena, selleks et vastata argumentidele, milles Air Canada väidab, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta keeldus analüüsimast rakendamise kriteeriumi, tuleb meenutada, et 6. septembri 2017. aasta kohtuotsuse Intel *vs.* komisjon (C-413/14 P, EU:C:2017:632) punktis 46 otsustas Euroopa Kohus – kellele esitati väide, milles heideti Üldkohtule ette seisukohta, et komisjoni pädevuse tuvastada väljaspool liitu toime pandud tegevus ja selle eest karistus määrata rahvusvahelise avaliku õiguse normide alusel võis tuvastada kas rakendamise kriteeriumi alusel või kindla mõju kriteeriumi alusel –, et kindla mõju kriteerium võib üksinda olla komisjoni pädevuse aluseks.

60 Euroopa Kohus tegi sellise otsuse pärast seda, kui ta oli kohtuotsuse punktides 42 ja 45 meelde tuletanud esiteks, et ELTL artiklites 101 ja 102 sätestatud liidu konkurentsinormide eesmärk on hõlmata ettevõtjate kollektiivset ja ühepoolset tegevust, mis piirab konkurentsi siseturul, ning teiseks, et rakendamise kriteeriumil ja kindla mõju kriteeriumil on sama eesmärk, nimelt hõlmata tegevust, mida ei ole küll liidu territooriumil toime pandud, kuid mille konkurentsivastane mõju võib avalduda liidu turul.

61 Sellest järeldub, et rakendamise kriteerium ja kindla mõju kriteerium on alternatiivsed ning et ainult üks neist kriteeriumidest on iseenesest piisav, et põhjendada rahvusvahelise avaliku õiguse normide alusel komisjoni pädevust väljaspool liitu toimuva tegevuse suhtes. Kuna Üldkohus leidis vaidlustatud kohtuotsuse punktis 291, et komisjon leidis põhjendatult, et kindla mõju kriteerium oli täidetud, tuleb Air Canada argument, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta keeldus analüüsimast rakendamise kriteeriumi, põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

62 Teisena tuleb analüüsida Air Canada argumenti, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta vabastas komisjoni kohustusest hinnata kõnealuse tegevuse mõju põhjusel, et sellel oli konkurentsivastane eesmärk.

63 Käesolevas asjas tuleb märkida, et Üldkohus täpsustas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 232, et kui kõne all on tegevus, mille puhul komisjon leidis – nagu käesolevas asjas –, et see kahjustab konkurentsi siseturul või EMPs, nii et seda võis lugeda „eesmärgilt“ konkurentsipiiranguks ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 tähenduses, siis ei saa kindla mõju kriteeriumi kohaldamine nõuda selle konkreetse mõju tõendamist, mida eeldab tegevuse „tagajärjelt“ piiranguks kvalifitseerimine nende sätete tähenduses.

64 Samamoodi märkis ta kohtuotsuse punktis 236, et kui kindla mõju kriteeriumi tõlgendada nii, et see nõuab tõendeid vaidlusaluse tegevuse konkreetse mõju kohta isegi „eesmärgilt“ konkurentsipiirangu korral, tähendaks see, et komisjoni pädevus tuvastada ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumine ja selle eest karistus määrata sõltuks tingimusest, mis ei põhine nende sätete sõnastusel.

65 Üldkohus järeldas sellest kohtuotsuse punktis 237, et esiteks ei saanud Air Canada komisjonile põhjendatult ette heita viga, kui viimane leidis, et kindla mõju kriteerium oli täidetud, kuigi ta märkis vaidlusaluse otsuse põhjendustes 917, 1190 ja 1277, et ta ei pea andma hinnangut vaidlusaluse tegevuse konkurentsivastase mõju kohta, kuna sellel oli konkurentsivastane eesmärk, ning teiseks ei saanud samuti nendest järeldustest tuletada, et komisjon ei analüüsinud selle kriteeriumi kohaldamise eesmärgil selle tegevuse mõju siseturul või EMPs.

66 Siiski, nagu juba nähtub punktis 237 teisena esitatud põhjendustest, ei saa nendest Air Canada vaidlustatud punktidest järeldada, et tuvastamaks, et kindla mõju kriteerium oli käsitletavas asjas täidetud, leidis Üldkohus, et piisab sellest, kui vaidlusaluse kartelli saab kvalifitseerida eesmärgilt konkurentsipiiranguks.

67 Vaidlustatud kohtuotsuse punktide 228–244 koos lugemisel nähtub, et nendes vaidlustatud punktides piirdus Üldkohus üksnes sellega, et lükkas tagasi argumendid, mille Air Canada talle on esitanud ja mis on kokku võetud kohtuotsuse punktis 216. Nii esitas ta nendes punktides põhjused, miks Air Canada väitis põhjendamatult, et komisjoni viide – vaidlusaluse otsuse nendes põhjendustes, mis puudutavad otsuse põhjenduses 917 kõnealuse konkurentsipiirangu kvalifitseerimist, ning selle põhjendustes 1190 ja 1277 trahvi arvutamist – selle kohta, et puudub vajadus tõendada tegelikku konkurentsivastast mõju, kuna etteheidetava tegevuse konkurentsivastane eesmärk oli tõendatud, tähendas, et komisjon jättis selle konkurentsivastase eesmärgi tõttu hindamata, kas tegevus oli avaldanud kindlat mõju, mis on nõutud, et tõendada tema pädevust kohaldada ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 saabuva lennulasti teenustele.

68 Esiteks, vastates sisuliselt, et kindla mõju kriteerium, mille eesmärk on põhjendada komisjoni eksterritoriaalset pädevust, erineb küsimusest, kas vaidlusaluse kartelli võib kvalifitseerida konkurentsipiiranguks ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 tähenduses, ei rikkunud Üldkohus aga õigusnormi. Nagu märkis ka kohtujurist oma ettepaneku punktis 42, ei lange kindla mõju kriteerium, mis võib olla rahvusvahelise avaliku õiguse seisukohast aluseks komisjoni pädevusele kohaldada liidu ja EMP konkurentsinorme eksterritoriaalselt, kokku liidu või EMP siseturul eesmärgilt või tagajärjelt konkurentsipiirangu sisulise kriteeriumiga, mille alusel on komisjonil pädevus tuvastada liidu õiguse alusel nende konkurentsinormide rikkumine ja selle eest karistada.

69 Teiseks, Üldkohtu analüüs, mille eesmärk oli teha kindlaks, kas komisjon leidis õigesti, et kindla mõju kriteerium oli käesolevas asjas täidetud, on esitatud vaidlustatud kohtuotsuse punktides 245–279 eraldi saabuva lennulasti teenuseid puudutava kooskõlastamise kohta ning selle kohtuotsuse punktides 280–291 seoses ühe ja vältava rikkumisega tervikuna.

70 Neil asjaoludel tõlgendab Air Canada vaidlustatud kohtuotsust valesti, kui ta väidab, et Üldkohus leidis, et selleks, et teha kindla mõju kriteeriumi alusel kindlaks komisjoni pädevus kohaldada ELTL artiklit 101 ja EMP lepingu artiklit 53 tegevusele, mis leidis aset väljaspool EMP

territooriumi, on võimalik jätta see mõju tõendamata, kui selle tegevuse võib kvalifitseerida eesmärgilt konkurentsipiiranguks. Järelikult tuleb käesoleva kohtuotsuse punktis 56 esitatud argumendid põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

71 Kolmandana põhinevad vaidlustatud kohtuotsuse vääral tõlgendusel ka argumendid, mille kohaselt asendas Üldkohus liidu siseturul või EMPs eesmärgilt või tagajärjelt konkurentsipiirangu sisulise kriteeriumi rahvusvahelise avaliku õiguse kindla mõju kriteeriumiga.

72 Nimelt nähtub käesoleva kohtuotsuse punktis 68 mainitud Üldkohtu hinnangust ühemõtteliselt, et Üldkohus tuvastas esiteks, et komisjoni pädevus rahvusvahelise avaliku õiguse seisukohast on tuvastatud kindla mõju kriteeriumi alusel, ja teiseks tõi välja „eesmärgilt“ konkurentsipiirangu olemasolu, mis põhjendab komisjoni pädevust tuvastada liidu õiguse alusel konkurentsinormide rikkumine ja selle eest karistada. Järelikult, vastupidi sellele, mida väidab Air Canada, ei asunud Üldkohus kuidagi seisukohale, et kindla mõju olemasolu tõendamine vabastas komisjoni kohustusest tõendada, et ELTL artikli 101 lõikes 1 ette nähtud tingimus, mille kohaselt peab esinema eesmärgilt või tagajärjelt konkurentsipiirang, on täidetud.

73 Neljandana, kuivõrd Air Canada väidab, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta leidis, et vaidlusalune tegevus oli konkurentsile siseturul piisavalt kahjulik, et seda saaks pidada eesmärgilt konkurentsipiiranguks, siis piisab, kui meenutada, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt piirdub Euroopa Kohtu pädevus apellatsioonkaebuse läbivaatamisel esimeses kohtuastmes arutatud väidetele ja argumentidele antud õigusliku hinnangu kontrollimisega. Pool ei saa seega Euroopa Kohtus esitada esimest korda väidet, mida ta ei ole esitanud Üldkohtus, kuna see võimaldaks tal Üldkohtus arutatud asjaga võrreldes laiendada kohtuasja ulatust Euroopa Kohtus, kellel on apellatsioonimenetluses piiratud pädevus. Apellatsioonimenetluses piirdub Euroopa Kohtu pädevus nimelt esimeses kohtuastmes arutatud väidetele ja argumentidele antud õigusliku hinnangu kontrollimisega (14. oktoobri 2010. aasta kohtuotsus Deutsche Telekom *vs*. komisjon, C-280/08 P, EU:C:2010:603, punkt 34, ning 2. veebruari 2023. aasta kohtuotsus Hispaania jt *vs*. komisjon, C-649/20 P, C-658/20 P ja C-662/20 P, EU:C:2023:60, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika).

74 Käesoleval juhul ei esitanud Air Canada aga Üldkohtus ühtegi väidet või argumenti, mille eesmärk oleks vaidlustada komisjoni poolt vaidlusaluses otsuses piirangu eesmärgilt piiranguks kvalifitseerimine. Järelikult tuleb Air Canada etteheide, millega vaidlustatakse vaidlusaluse tegevuse kvalifitseerimine „eesmärgilt konkurentsipiiranguks“, vastuvõetamatuse tõttu tagasi lükata.

75 Eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb väite esimene osa ja teise osa esimene etteheide osaliselt vastuvõetamatuse ja osaliselt põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

Teise väiteosa teine kuni viies etteheide, et kindla mõju kriteeriumi kohaldamise tingimuste kindlaksmääramisel on rikutud õigusnorme

– *Poolte argumendid*

76 Teise väiteosa teises etteheites väidab Air Canada, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta leidis, et komisjon tõendas õiguslikult piisavalt, et kindla mõju kriteeriumi kohaldamiseks nõutavad tingimused olid täidetud, ehkki komisjon pühendas sellele küsimusele üksnes vaidlusaluse otsuse ühe põhjenduse, nimelt otsuse põhjenduse 1045, ning tegelikult ei analüüsinud ta ootuspärast,

vahetut ja märkimisväärset mõju siseturul. Selleks oli Üldkohus pealegi sunnitud tuginema vaidlusaluse otsuse muudele põhjendustele, mille ta valis omal äranägemisel, kuigi komisjoni välja toodud mõju on üksnes hüpoteetiline, spekulatiivne või vähemalt tõendamata.

77 Väiteosa kolmandas etteheites väidab Air Canada, et Üldkohus pööras ümber kindla mõju tõendamise koormise, mis lasub komisjonil, tuginedes ekslikult tõendamata eeldusele, et esineb vahetu, märkimisväärne, otsene ja ootuspärane mõju.

78 Air Canada heidab Üldkohtule eelkõige ette esiteks seda, et viimane märkis vaidlustatud kohtuotsuse punktis 237, et Air Canada peab tõendama, et komisjon ei analüüsinud vaidlusaluse tegevuse konkurentsivastast mõju, teiseks seda, et Üldkohus leidis kohtuotsuse punktis 255, et Air Canada „ei esita ühtegi asjaolu, mis tõendaks, et käesoleva juhtumi asjaolud ei olnud soodsad, et ühest ja vältavast rikkumisest tingitud lisakulu saabuvatel liinidel kantaks järgneval turul edasi saatjatele“, ja kolmandaks seda, et Üldkohus märkis kohtuotsuse punktis 277, et Air Canada ei ole „tõendanud ega isegi väitnud, et lisakulu ootuspärane ülekandmine EMPs asuvatele saatjatele oli alusetu või ei olnud seotud turu tavapärase toimimisega“.

79 Väiteosa neljandas etteheites heidab Air Canada Üldkohtule ette põhjenduste asendamist, kui Üldkohus hindas vaidlustatud kohtuotsuse 55 punktis vaidlusaluse otsuse põhjenduse 1045 õiguspärasust, mis on ainus selle otsuse põhjendus, milles analüüsitakse kindla mõju kriteeriumi.

80 Väiteosa viiendas etteheites heidab Air Canada Üldkohtule ette, et viimane rikkus õigusnormi ja Air Canada kaitseõigusi, hinnates vaidlusaluse otsuse õiguspärasust argumentide, tõlgenduse ja analüüsi alusel, mis esitati esimest korda selle otsuse peale esitatud tühistamishagis. Air Canada väidab, et põhjenduskäiku ja tõlgendust, mille esitas Üldkohus, nimetatud otsuses ei olnud ning seetõttu ei antud talle haldusmenetluses võimalust esitada oma seisukoht.

81 Komisjon palub need etteheited tagasi lükata.

– *Euroopa Kohtu hinnang*

82 Esimesena tuleb tõdeda, et lahutamatult on seotud teise väiteosa teine ja neljas etteheide, millega Air Canada heidab Üldkohtule ette, et viimane rikkus õigusnormi, kui leidis, et komisjon tõendas, et kindla mõju kriteeriumi kohaldamiseks nõutavad tingimused olid täidetud, ehkki seda küsimust on käsitletud üksnes vaidlusaluse otsuse põhjenduses 1045, ja asendas seetõttu vaidlustatud kohtuotsuses komisjoni kindla mõju analüüsi enda omaga. Seega tuleb neid analüüsida koos.

83 Kohtupraktikast nähtub tõepoolest, et ELTL artiklis 263 ette nähtud seaduslikkuse kontrolli ulatus hõlmab ELTL artiklite 101 ja 102 kohaldamise menetlusi käsitlevate komisjoni otsuste kõiki elemente, mille põhjaliku kontrollimise tagab Üldkohus nii õiguslikust kui ka faktilisest aspektist, lähtudes hagejate esitatud väidetest ja võttes arvesse kõiki viimaste esitatud tõendeid. Kuid selle kontrolli käigus ei või liidu kohtud mingil juhul asendada akti vastuvõtja põhjendusi enda omadega (4. juuli 2024. aasta kohtuotsus Westfälische Drahtindustrie ja Pampus Industriebeteiligungen *vs.* komisjon, C-70/23 P, EU:C:2024:580, punkt 38 ja seal viidatud kohtupraktika).

84 Üldkohus ei tohi seega oma põhjendusega täita lünka Üldkohtus vaidlustatud akti põhjenduses selliselt, et tema hinnang ei seondu ühegi vaidlustatud aktis sisalduva hinnanguga (18. juuli 2013. aasta kohtuotsus UEFA *vs.* komisjon, C-201/11 P, EU:C:2013:519, punkt 65 ja seal viidatud kohtupraktika).

85 Kui Üldkohus piirdub talle esitatud argumentidele vastamisega ja seega akti põhjenduste selgitamisega, ei saa siiski asuda seisukohale, et ta asendab akti vastuvõtja põhjendused enda omadega (vt selle kohta 12. juuni 2014. aasta kohtuotsus Deltafina *vs.* komisjon, C-578/11 P, EU:C:2014:1742, punkt 56, ja 23. novembri 2023. aasta kohtuotsus Ryanair *vs.* komisjon, C-209/21 P, EU:C:2023:905, punkt 49).

86 Käesoleval juhul nähtub vaidlustatud kohtuotsuse punktides 45 ja 222 esitatud Üldkohtu järeldustest, et esimene põhjendus, millele komisjon vaidlusaluse otsuse põhjenduses 1045 tugines, et asuda seisukohale, et kindla mõju kriteerium oli käesolevas asjas täidetud, käsitleb seda, et „õhutranspordi suurenenud kulud EMPsse ja seega imporditud kauba kõrgemad hinnad võivad oma laadi poolest mõjutada tarbijaid EMPs“ – põhjus, millele Üldkohus viitas kui „kõnealusele mõjule“ (edaspidi „imporditud kauba hindadele avalduv mõju“), mille kohta Air Canada väitis, et see ei kuulunud vaidlusaluse tegevuse tekitatud mõju alla, mida komisjon võis kindla mõju kriteeriumi kohaldamisel arvesse võtta.

87 Mis puudutab vaidlustatud kohtuotsuses esile toodud asjaolusid, et tõendada saabuva lennulasti teenuseid puudutava kooskõlastamise mõju asjakohasust, siis nähtub kohtuotsuse punktist 241, et Üldkohus tugines vaidlusaluse otsuse põhjendustele 14, 17 ja 70 ning poolte vastustele menetlust korraldavatele meetmetele, mille ta oli võtnud eelkõige selleks, et täpsustada ekspediitorite rolli saabuva lennulasti teenuste puhul.

88 Lisaks viitas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 248–251, 254 ja 257 vaidlusaluse otsuse põhjendustele 14, 17, 70, 846, 874, 879, 899, 909, 1031, 1199 ja 1208, milles komisjon kirjeldas vaidlusaluse tegevuse laadi, mille ta kvalifitseeris horisontaalseks hindade kindlaksmääramiseks seoses kütuse lisatasu, ohutuse lisatasu ja keeldumisega vahendustasusid maksmast.

89 Tuginedes vaidlusaluse otsuse nende põhjenduste kooslugemisele, mis käsitlevad kõnealuse tegevuse laadi, lennulastiteenuste osutamise ja hinnakujunduse tunnuseid, ekspediitorite rolli ning lisatasude tõstmise mõju lennulastiteenuste maksumusele ja sellest tulenevalt imporditud kauba hinnale, otsustas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 292, et komisjon oli piisavalt tõendanud, et oli ootuspärane, et vaidlusalune tegevus avaldab EMPs märkimisväärset ja vahetut mõju.

90 Esiteks, kuivõrd Air Canada väidab, et komisjon ei tõendanud vaidlusaluses otsuses, et kõnealune tegevus võis avaldada ootuspärast, vahetut ja märkimisväärset mõju siseturul, ning tugines pelgale eeldusele, et mõju on „võimalik“, siis tuleb märkida, et see argument ei ole suunatud mitte vaidlustatud kohtuotsuse, vaid vaidlusaluse otsuse vastu, ning tuleb seega vastuvõetamatuse tõttu tagasi lükata (vt analoogia alusel 29. juuni 2023. aasta kohtuotsus TUIfly *vs.* komisjon, C-763/21 P, EU:C:2023:528, punkt 53 ja seal viidatud kohtupraktika).

91 Lisaks, kuivõrd Air Canada väidab, et Üldkohus valis vaidlusaluses otsuses välja mitu hajusat põhjendust, mille ta oli kokku koondanud, et esitada need osana loogilisest põhjenduskäigust, mille ta kunstlikult üles ehitas, siis tuleb märkida, et Üldkohtule ei saa ette heita, et ta tõlgendas seda otsust tervikuna ja tugines põhjendustele, mida ta pidas asjakohaseks, et hinnata käesoleva kohtuotsuse punktis 89 meenutatud komisjoni järelduse põhjendatust. Igal juhul ei väida Air Canada, et Üldkohtu tõlgendus oleks seda otsust moonutanud.

92 Neil asjaoludel tuleb osaliselt vastuvõetamatuse ja osaliselt põhjendamatuse tõttu tagasi lükata argument, milles Air Canada heidab Üldkohtule ette õigusnormi rikkumist, kui viimane jättis arvesse võtmata asjaolu, et vaidlusaluses otsuses ei ole esitatud mingit kindla mõju analüüsi ning see põhineb üksnes spekulatiivsel ja hüpoteetilisel mõjul.

93 Teiseks, nagu nähtub vaidlustatud kohtuotsuse punktidest 222 ja 238, sisaldas vaidlusaluse otsuse põhjenduse 1045 esimene lause, olgugi lühidalt, asjaolusid, mis võimaldasid Üldkohtul kontrollida, kas komisjon tõendas oma eksterritoriaalse pädevust kindla mõju kriteeriumi alusel. Just need asjaolud koostoimes otsuse teiste asjakohaste põhjendustega, millele on viidatud vaidlustatud kohtuotsuse punktides 241, 248–251, 254, 257, 265–267, 270 ja 271, võimaldasid Üldkohtul kontrollida, kas komisjon on kindla mõju olemasolu tõepoolest tõendanud.

94 Lisaks nähtub vaidlustatud kohtuotsuse punktidest 228–279, et nendes punktides piirdus Üldkohus talle Air Canada esitatud argumentidele vastamisega ja vaidlusaluse otsuse põhjenduste selgitamisega, täpsemalt tuletades otsuses sisalduvatest asjaoludest teatud järeldused.

95 Seega, võttes arvesse käesoleva kohtuotsuse punktis 83 meenutatud kohtupraktikat, ei ole punktides 228–279 osas viidatud põhjenduste asendamine tõendatud.

96 Teisena, mis puudutab Air Canada argumenti tõendamiskoormise ümberpööramise kohta, siis nähtub väljakujunenud kohtupraktikast, et komisjon peab esitama tõendid, mille alusel saab õiguslikult piisavalt tuvastada konkurentsiõiguse rikkumise moodustavate asjaolude esinemist. Seevastu peab ettevõtja, kes esitab kaitseks väite sellise rikkumise tuvastamise vastu, tõendama, et selle väitega tuleb nõustuda. Isegi kui tõendamiskoormis lasub nende põhimõtete kohaselt kas komisjonil või asjaomasel ettevõtjal, võivad ühe poole esitatud faktilised asjaolud siiski kohustada teist poolt esitama selgitust või põhjendust, ilma milleta võib järeldada, et tõendamiskoormist käsitlevad normid on täidetud (vt selle kohta 21. detsembri 2023. aasta kohtuotsus Royal Antwerp Football Club, C-680/21, EU:C:2023:1010, punkt 120 ja seal viidatud kohtupraktika).

97 See kohtupraktika, mis põhineb üldistel tõendite kogumise eeskirjadel, on ülekantav olukorrale, kus komisjon peab tõendama oma territoriaalset pädevust väljaspool liidu või EMP territooriumi aset leidnud tegevuse suhtes.

98 Nagu väidab Air Canada, on seega komisjoni ülesanne tõendada, et kindla mõju kriteerium on täidetud, ja seega seda, et asjasse puutuval tegevusel on ootuspärane, vahetu ja märkimisväärne mõju liidus või, nagu käesolevas asjas, EMPs. Siiski ei eiranud Üldkohus tõendamiskoormise jaotuse reeglit.

99 Ühelt poolt, mis puudutab Air Canada kriitikat vaidlustatud kohtuotsuse punkti 237 kohta, siis tuleb märkida, et selles punktis piirdus Üldkohus sellega, et lükkas tagasi argumendid, mille kohaselt tuli asjaolust, et komisjon ei hinnanud vaidlusaluse kartelli konkurentsivastast mõju, sest sellel oli konkurentsivastane eesmärk, järeldada, et komisjon jättis kindla mõju kriteeriumi kohaldamisel analüüsimata selle kartelli mõju.

100 Teiselt poolt tuleb märkida, et Üldkohus ei pööranud vaidlustatud kohtuotsuse punktis 255 tõendamiskoormist ümber. Olles kohtuotsuse punktides 253, 254 ja 256–261 hinnanud, kas komisjon tõendas piisavalt imporditud kauba hindadele avalduva mõju ootuspärasust, andis Üldkohus sellele küsimusele jaatava vastuse, märkides kohtuotsuse punktis 258, et imporditud kauba hinnatõus oli vedajate jaoks ootuspärane mõju. Samuti nähtub vaidlustatud kohtuotsuse punktidest 273–278, et pärast seda, kui Üldkohus oli analüüsinud ekspediitorite sekkumise mõju

vaidlusaluse kartelli ja imporditud kauba hindadele avalduva mõju vahelisele põhjuslikule seosele, leidis ta, et komisjon on tõendanud, et see mõju on vahetu. Selle hinnangu raames märkis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 275 ja 276 muu hulgas, et ekspediitorite sekkumine ei katkestanud põhjuslikkuse ahelat, kuna see oli tulenevalt turu tavapärasest toimimisest kõnealuse kartelli objektiivne tagajärg.

101 Neil asjaoludel kohaldas Üldkohus käesoleva kohtuotsuse punktis 96 meenutatud kohtupraktikat õigesti, ilma et ta oleks tõendamiskoormist ümber pööranud, kui ta leidis, et Air Canada peab esitama vastupidised tõendid, et need järeldused ümber lükata.

102 Kolmandana, mis puudutab etteheidet kaitseõiguste väidetava rikkumise kohta, mis tuleneb sellest, et Air Canada avastas kindla mõju analüüsi alles vaidlustatud kohtuotsusega tutvudes, siis piisab, kui meenutada, et nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 94, tugines Üldkohus selles kohtuotsuses teabele, asjaoludele ja kriteeriumidele, mis olid juba esitatud vaidlusaluse otsuse asjakohastes põhjendustes, ja pealegi vastas ta vaidlustatud kohtuotsuse punktides 225–279 üksikasjalikult argumendile, mille Air Canada talle esitas ja mille kohaselt ei tõendanud komisjon, kui ta viitas vaidlusaluse otsuse põhjenduses 1045 konkurentsivastasest tegevusest tulenevale ahelreaktsioonile, et saabuvate liinidega seotud väidetav kooskõlastamine avaldas liidus või EMPs vahetut, märkimisväärset ja ootuspärast mõju. Neil asjaoludel ei saa selle etteheitega nõustuda.

103 Sellest järeldub, et teise väiteosa teine kuni viies etteheide tuleb osaliselt vastuvõetamatuse ja osaliselt põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

Teise väiteosa kuues ja seitsmes etteheide, mis puudutavad mõiste „üks ja vältav rikkumine“ kasutamist

– *Poolte argumendid*

104 Teise väiteosa kuuendas etteheites väidab Air Canada, et Üldkohus kohaldas kindla mõju hindamisel mõistet „üks ja vältav rikkumine“, et laiendada ELTL artikli 101 kohaldamisala tegevusele, mis ei kuulu ometi komisjoni pädevusse. Air Canada on seisukohal, et ühe ja vältava rikkumise korral peab iga rikkumise moodustav osa kuuluma komisjoni pädevusse, vastasel juhul võib see institutsioon laiendada oma pädevust tegevusele, mis on toimunud ükskõik kus maailmas, olenemata sellest, kas sellel on seos liidu või EMPga või mitte, lihtsal põhjusel, et sellel tegevusel on sama eesmärk piirata konkurentsi kui muudel rikkumise moodustavatel osadel, mis kuuluvad komisjoni pädevusse.

105 Air Canada sõnul kujutab saabuvaid liine puudutav kooskõlastamine endast tegevust, mis on eraldiseisev ja erinev tegevusest väljuvatel liinidel, ning tema tegevus saabuvatel liinidel teenis erinevaid eesmärke ja puudutas eranditult konkurentsi Kanadas, ilma et sellel oleks olnud mingit mõju liidus või EMPs.

106 Teise väiteosa seitsmendas etteheites väidab Air Canada, et Üldkohus hindas vääralt ühe ja vältava rikkumise kui terviku mõju. Kuigi komisjonil on kohustus tõendada, et tegevus tervikuna vastab kindla mõju kriteeriumi kõigile neljale kumulatiivsele tingimusele, st et sellel on vahetu, märkimisväärne, otsene ja ootuspärane mõju, vabastas Üldkohus komisjoni kohustusest tõendada, et kõnealune tegevus vastab õiguslikult piisavalt sellele kriteeriumile, ning leidis, et kui komisjon tuvastab ühe ja vältava rikkumise, on ka komisjoni pädevus *ipso facto* tõendatud. Lisaks

ei analüüsinud Üldkohus ühe ja vältava rikkumise mõju ega järginud nii toimides 6. septembri 2017. aasta kohtuotsuses Intel *vs.* komisjon (C-413/14 P, EU:C:2017:632) määratletud lähenemisviisi.

107 Komisjon väidab, et need etteheited tuleb põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

– *Euroopa Kohtu hinnang*

108 Pärast vaidlusaluse otsuse põhjenduste 1045 ja 1046 analüüsimist nentis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 221–223, et järeldamaks, et kindla mõju kriteerium on täidetud, tugines komisjon korraga nii ühe ja vältava rikkumise kui terviku mõjule kui ka eraldi saabuva lennulasti teenuseid puudutava kooskõlastamise mõjule ning eelkõige EMPsse teostatava õhutranspordi suurenenud kuludele ja sellest tulenevalt imporditud kauba kõrgematele hindadele.

109 Neil asjaoludel, nagu on märgitud vaidlustatud kohtuotsuse punktis 224, analüüsis Üldkohus esiteks eraldi saabuva lennulasti teenuseid puudutava kooskõlastamise mõju ja teiseks ühe ja vältava rikkumise kui terviku mõju.

110 Esiteks, mis puudutab seda, et teise väiteosa kuuendas etteheites kritiseerib Air Canada põhjendusi, mille alusel Üldkohus tuvastas eraldivõetuna saabuva lennulasti teenuste kooskõlastamise mõju siseturul või EMPs, siis tuleb meenutada, et vastavalt ELTL artikli 256 lõike 1 teisele lõigule ja Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 58 esimesele lõigule piirdub apellatsioonkaebus õigusküsimustega. Üldkohtul on seega ainsana pädevus asjakohaseid faktilisi asjaolusid tuvastada ja hinnata. Faktiliste asjaolude hindamine ei kujuta endast seega õigusküsimust kui sellist, mida Euroopa Kohus võiks apellatsioonimenetluses kontrollida, välja arvatud juhul, kui neid asjaolusid on moonutatud (10. septembri 2024. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Iirimaa jt, C-465/20 P, EU:C:2024:724, punkt 110 ja seal viidatud kohtupraktika).

111 Tuleb aga tõdeda, et teise väiteosa kuuenda etteheite põhjendamiseks esitatud argumentide eesmärk on tegelikult pelga kinnitusega seada kahtluse alla vaidlustatud kohtuotsuse punktides 228–245 Üldkohtu poolt faktilistele asjaoludele antud hinnangud, mis puudutavad imporditud kauba hindadele avalduva mõju olemasolu, ilma et Air Canada viitaks ka nende faktiliste asjaolude või tõendite moonutamisele, mille alusel Üldkohus neid faktilisi asjaolusid hindas. Selles osas tuleb teise väiteosa kuues etteheide vastuvõetamatuse tõttu tagasi lükata.

112 Teiseks, kuna väiteosa kuues ja seitsmes etteheide on suunatud vaidlustatud kohtuotsuse punktide 280–292 vastu, mis käsitlevad ühe ja vältava rikkumise kui terviku mõju, siis tuleb tõdeda, et oma esimeses väites kritiseerib Air Canada vaidlustatud kohtuotsust üksnes osas, milles selles tunnustati komisjoni pädevust tuvastada ELTL artikli 101 ja EMP lepingu artikli 53 rikkumine saabuvatel liinidel ja selle eest karistada. Air Canada väidab seega, et komisjon ei saanud tugineda mõistele „üks ja vältav rikkumine“ ja et ta oleks pidanud kontrollima, kas neid saabuvaid liine puudutav tegevus, mis on eraldiseisev ja erinev väljuvaid liine puudutavast tegevusest, avaldas EMPs kindlat mõju.

113 Ent nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 108, leidis Üldkohus, et komisjon analüüsis, kas kindla mõju kriteerium oli täidetud mitte ainult ühe ja vältava rikkumise kui terviku seisukohast, vaid ka eraldivõetuna saabuva lennulasti teenuseid puudutava kooskõlastamise seisukohast.

114 Vaidlustatud kohtuotsuse punktis 279 otsustas ta, et komisjon leidis põhjendatult, et kindla mõju kriteerium oli täidetud seoses saabuva lennulasti teenustega seotud kooskõlastamisega eraldivõetuna.

115 Kuna need kaalutlused on iseenesest piisavad, et põhjendada selle institutsiooni pädevust saabuvate liinide osas, tuleb tulemusetuna tagasi lükata argument, mis puudutab ühe ja vältava rikkumise kui terviku mõju arvesse võtmist.

116 Kõiki eeltoodud kaalutlusi arvestades tuleb esimene väide tervikuna tagasi lükata.

Kolmas väide, et komisjoni karistamispädevus seoses tegevusega EMP-sisestel liinidel ja liidu ja Šveitsi vahelistel liinidel oli aegunud

Poolte argumendid

117 Kolmandas väites leiab Air Canada, et Üldkohus oleks pidanud omal algatusel tõstatama väite, et komisjoni pädevus karistada tegevuse eest EMP-sisestel liinidel ja liidu ja Šveitsi vahelistel liinidel oli aegunud.

118 Oma väite põhjendamiseks märgib Air Canada, et kolmes muus kohtuotsuses, mis puudutasid vaidlusalust kartelli, tuvastas Üldkohus muu hulgas, et komisjoni pädevus määrata selle tegevuse eest sanktsioone oli aegunud vaidlusaluse otsuse vastuvõtmise kuupäevast varasemal kuupäeval, ning järeldas sellest, et määrates selles otsuses asjaomastele lennuettevõtjatele selle tegevuse eest karistuse, rikkus komisjon määruse nr 1/2003 artiklis 25 sätestatud aegumisnorme.

119 Air Canada, kes ei esitanud seda väidet Üldkohtus, väidab, et Euroopa Kohus peaks selle siiski omal algatusel tõstatama, sest see põhineb avalikul huvil.

120 Ta väidab selle kohta esiteks, et vaidlusalune otsus, mis võeti vastu ajal, mil komisjoni pädevus oli aegunud, on tehtud ajalise pädevuse puudumisel ning et liidu institutsiooni pädevuse puudumine kujutab endast avalikul huvil põhinevat tühistamisväidet, mille liidu kohus peab tõstatama omal algatusel, isegi kui ükski pooltest ei ole palunud tal seda teha.

121 Teiseks teenib aegumistähtaeg selliste trahvide määramiseks, mis oma laadilt on samastatavad kriminaalkaristustega, liidu õiguskorra põhieesmärke, milleks on õiguskindlus, korrakohane õigusemõistmine ja menetlusökonoomia. Samade põhimõtete alusel on Euroopa Kohus tunnistanud, et ELTL artiklis 263 sätestatud hagi esitamise tähtaeg põhineb avalikul huvil. Kuna liidu konkurentsiõiguse kohaldamine teenib avaliku huvi eesmärke ja võib mõjutada kolmandate isikute õigusi, on aegumisel *erga omnes* mõju erinevalt lepinguvälise vastutusega seotud hagide aegumisest. Air Canada lisab selle kohta, et tähtaja järgimata jätmine on käesoleval juhul ilmne ja seega mis tahes kolmanda isiku poolt kergesti kontrollitav.

122 Kolmandaks tugineb Air Canada võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumisele ja väidab, et tema olukord ei erine nende kolmandate riikide vedajate omast, kelle hagi rahuldati Üldkohtus põhjusel, et komisjoni sanktsioonide määramise pädevus oli nende suhtes aegunud.

123 Komisjon vaidleb vastu sellele, et tema karistamispädevuse aegumist puudutav väide põhineb avalikul huvil, ja palub selle väite tagasi lükata.

Euroopa Kohtu hinnang

124 Kõigepealt tuleb märkida, et nagu Air Canada õigesti väidab, on vaidlustatud kohtuotsusega samal päeval tehtud 30. märtsi 2022. aasta kohtuotsuses Japan Airlines *vs.* komisjon (T-340/17, EU:T:2022:181), 30. märtsi 2022. aasta kohtuotsuses Cathay Pacific Airways *vs.* komisjon (T-343/17, EU:T:2022:184) ning 30. märtsi 2022. aasta kohtuotsuses Latam Airlines Group ja Lan Cargo *vs.* komisjon (T-344/17, EU:T:2022:185), mis puudutavad sama kartelli, leidis Üldkohus, kellele lennuettevõtjad esitasid tühistamisväited selle kohta, et komisjoni pädevus määrata karistusi EMP-siseste ja liidu ja Šveitsi vaheliste liinidega seotud rikkumiste eest on aegunud, et see institutsioon rikkus määruse nr 1/2003 artiklis 25 ette nähtud aegumistähtaega, kui ta võttis 17. märtsil 2017 vastu otsuse, milles määrati asjaomastele lennuettevõtjatele selle rikkumise eest karistusi.

125 Samuti on selge, et erinevalt nendest vedajatest ei esitanud Air Canada Üldkohtus väidet aegumistähtaja möödumise kohta.

126 Seega tuleb uurida, kas see väide kujutab endast avalikul huvil põhinevat väidet, mille Üldkohus oleks pidanud tõstatama omal algatusel.

127 Esimesena tuleb tõdeda, et nagu nähtub sõnaselgelt määruse nr 1/2003 VII peatüki pealkirjast ja selle määruse VII peatükis asuva artikli 25 sõnastusest, on tähtajad, mis piiritlevad komisjoni karistamispädevust, kvalifitseeritud „aegumistähtaegadeks“.

128 Sellega seoses tuleb märkida, et „aegumistähtajaks“ kvalifitseerimist kinnitavad selle määruse teised keeleversioonid, muu hulgas hispaaniakeelne („prescripción“), ingliskeelne („limitation periods“), itaaliakeelne („prescrizione“), leedukeelne („senaties terminai“) ja portugalikeelne („prescrição“) versioon.

129 Kuna tähtaja laad määratakse kindlaks selle üldist konteksti ja eesmärki arvestades (12. detsembri 2002. aasta kohtuotsus Belgia *vs.* komisjon, C-5/01, EU:C:2002:754, punkt 52 ja seal viidatud kohtupraktika), siis tuleb samuti märkida, et määruse nr 1/2003 artiklis 25 ette nähtud tähtaja laadi kinnitab selle sätte kontekstipõhine ja teleoloogiline tõlgendamine.

130 Selles kontekstis tuleb rõhutada, et määruse nr 1/2003 artiklis 26, mis koos artikliga 25 moodustab selle määruse VII peatüki, on „aegumistähtajaks“ kvalifitseeritud ka tähtaeg, mille möödumisel ei saa komisjon enam selle määruse artiklite 23 ja 24 alusel tehtud otsuseid sundtäita. Lisaks on nii määruse artiklis 25 kui ka artiklis 26 kehtestatud kõik eeskirjad, mida kohaldatakse nendes ette nähtud tähtaegade suhtes, nähes ette mitte ainult nende tähtaegade pikkuse, vaid ka kuupäeva, millest alates need tähtajad kulgema hakkavad, ning nende katkemise ja peatamise põhjused. Need eeskirjad vastavad aga aegumise õiguslikule korrale.

131 Mis puudutab seda, mis eesmärgil on komisjoni pädevust piiritlevad tähtajad kehtestatud, siis tuleb märkida, et määruse nr 1/2003 artiklis 25 on korratud sisuliselt nõukogu 26. novembri 1974. aasta määruse (EMÜ) nr 2988/74 Euroopa Majandusühenduse transpordi- ja konkurentsieeskirjades ette nähtud menetluste ja sundtäitmise rakendamise aegumistähtaegade kohta (EÜT 1974, L 319, lk 1; ELT eriväljaanne 07/01, lk 61) artiklite 1–3 sätteid. Seega tuleb nende tähtaegade tõlgendamisel viidata viimati nimetatud määruse preambulile ja eelkõige selle teisele põhjendusele. Selles põhjenduses on täpsustatud, et „õiguskindluse huvides on vaja tarvitusele võtta aegumispõhimõte ning kehtestada selle rakenduseeskirjad“ ning „ühelt poolt [tuleks] arvesse võtta ettevõtjate ja ettevõtjate ühenduste huve ning teiselt poolt haldustavadest

tulenevaid nõudeid“. Sellest põhjendusest nähtub seega, et liidu seadusandja soovis piiritleda komisjoni pädevust, kehtestades aegumistähtaegade mehhanismi, mille eesmärk on eelkõige tagada nende ettevõtjate õiguste kaitse, kellele komisjon kavatseb määrata trahve või karistusmakseid.

132 Seega tuleneb nii määruse nr 1/2003 sõnastusest, kontekstist kui ka sellega taotletavatest eesmärkidest, et VII peatükis ette nähtud tähtajad kujutavad endast aegumistähtaegu.

133 Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb aga, et aegumistähtaja järgimist ei või liidu kohus kontrollida omal algatusel, vaid huvitatud pool peab selle tõstatama (14. juuni 2016. aasta kohtuotsus Marchiani *vs.* parlament, C-566/14 P, EU:C:2016:437, punkt 94 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 5. septembri 2019. aasta kohtuotsus Euroopa Liit *vs.* Guardian Europe ja Guardian Europe *vs.* Euroopa Liit, C-447/17 P ja C-479/17 P, EU:C:2019:672, punkt 99 ja seal viidatud kohtupraktika).

134 Seda järeldust ei sea kahtluse alla Air Canada argumendid, mille kohaselt tuleb väidet, et komisjoni karistamispädevuse aegumist tuleb samastada pädevuse puudumise väitega, sest pärast aegumistähtaja möödumist jäi komisjon ilma pädevusest talle trahv määrata.

135 Nimelt, kuigi määruse nr 1/2003 artikkel 25 kohustab komisjoni teatava rikkumise eest karistust määrama teatava tähtaja jooksul, mis hakkab kulgema rikkumise toimepanemise päevast või vältava või korduva rikkumise korral rikkumise lõppemise päevast, ei ole selle sätte eesmärk ega tagajärg võtta komisjonilt ära tema pädevust määrata karistusi muude rikkumiste eest kui need, mis on aegunud. Lisaks tuleneb viimati nimetatud rikkumisega seoses määruse nr 1/2003 artikli 7 lõikest 1, et asjaolu, et komisjonil ei ole aegumistähtaja möödumise tõttu enam õigust rikkumise toimepanijatele karistusi määrata, ei takista iseenesest niisuguse otsuse vastuvõtmist, milles tuvastatakse, et rikkumine on toime pandud, kuid seda siiski tingimusel, et komisjon tõendab sellisel juhul õigustatud huvi sellist rikkumist tuvastava otsuse tegemiseks. Komisjonil on seega õigus – tingimusel, et ta tõendab õigustatud huvi – tuvastada aegunud rikkumine. Neil asjaoludel ei saa komisjoni karistamispädevuse aegumine olla samaväärne selle institutsiooni pädevuse puudumisega.

136 Air Canada ei saa ka tulemuslikult tugineda võrdse kohtlemise põhimõtte rikkumisele, mis väidetavalt tuleneb sellest, et tema enda menetluslik olukord ei erine Üldkohtus kohtuvaidluse võitnud lennuettevõtjate omast, väites, et komisjoni hagi oli osaliselt aegunud. Kuna aegumise väide ei ole avalikul huvil põhinev väide ja kuna selle peab esitama asjaomane ettevõtja, ei saa asjaolu, et Üldkohus tuvastas aegumise nende ettevõtjate suhtes, kes esitasid talle selle väite, kujutada endast põhjendamatut erinevat kohtlemist Air Canada kahjuks. Vastupidi sellele, mida väidab apellant, tuleneb see erinev kohtlemine tegelikult üksnes objektiivsest asjaolust, et ta ei esitanud väidet aegumistähtaja möödumise kohta, samas kui ta oleks saanud seda teha samadel tingimustel kui teised lennuettevõtjad, kes selle väite esitasid (vt selle kohta 14. novembri 2017. aasta kohtuotsus British Airways *vs.* komisjon, C-122/16 P, EU:C:2017:861, punkt 98).

137 Lisaks, nagu kohtujurist oma ettepaneku punktides 164 ja 165 sisuliselt märkis, ei saa komisjoni karistamispädevuse aegumist käsitleva väite väidetavat avalikul huvil põhinevat laadi tuletada asjaolust, et määruse nr 1/2003 artikli 23 lõike 2 alusel määratud trahvid tuleb kvalifitseerida „kriminaalõiguslikeks“ Roomas 4. novembril 1950 allkirjastatud Euroopa inimõiguste ja põhivabaduste kaitse konventsiooni artikli 6 tähenduses. Nimelt ei tähenda selline kvalifitseerimine iseenesest, et komisjoni karistamispädevuse aegumine määruse nr 1/2003 artikli 25 alusel teenib avaliku huvi eesmärki, mis läheb kaugemale asjaomaste ettevõtjate kaitsest.

138 Määruse nr 1/2003 artiklis 25 sätestatud tähtaja möödumist käsitleva väite väidetavat avalikul huvil põhinevat laadi ei saa tuletada ka asjaolust, et aegumistähtaja eesmärk on tagada õiguskindlus ja et seega tuleb see samastada menetlustähtajaga väljakujunenud kohtupraktika alusel, millele Air Canada tugineb ja mille kohaselt põhineb ELTL artikli 263 kuuendas lõigus ette nähtud hagi esitamise tähtaeg avalikul huvil, mistõttu liidu kohus peab omal algatusel kontrollima, kas seda tähtaega on järgitud.

139 Menetlustähtajad kehtestati nimelt selleks, et tagada korrakohane õigusemõistmine, selgus ja õiguskindlus. Nii on sellise hagi esitamise tähtaja, nagu on ette nähtud ELTL artikli 263 kuuendas lõigus, ning sellise apellatsioonkaebuse esitamise tähtaja, nagu on ette nähtud Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artikli 56 esimeses lõigus, eesmärk tagada, et haldus- ja kohtuotsused muutuksid lõplikuks, ning selliselt kaitsta avalikke huve (8. novembri 2012. aasta kohtuotsus Evropaïki Dynamiki *vs.* komisjon, C-469/11 P, EU:C:2012:705, punkt 50). Nii ei ole see aga määruse nr 1/2003 artiklis 25 sätestatud aegumistähtaja puhul, mille peamine eesmärk on – nagu on märgitud käesoleva kohtuotsuse punktis 131 – tagada asjaomaste ettevõtjate kaitse. Lisaks ei saa pelk asjaolu, et aegumistähtaja eesmärk on tagada õiguskindlus, õigustada selle samastamist menetlustähtajaga, sest need kaks tähtaega on oma olemuselt erinevad (8. novembri 2012. aasta kohtuotsus Evropaïki Dynamiki *vs.* komisjon, C-469/11 P, EU:C:2012:705, punkt 49).

140 Kõigist eeltoodud kaalutlustest tuleneb, et määruse nr 1/2003 artiklis 25 ette nähtud komisjoni karistamispädevuse aegumistähtaja möödumine ei kujuta endast avalikul huvil põhinevat väidet, mille Üldkohus oleks pidanud tõstatama omal algatusel.

141 Järelikult ei ole kolmas väide põhjendatud.

Teine väide, mis puudutab Air Canadale vastutuse omistamist rikkumise eest, mis pandi toime EMP-sisestel ja liidu ja Šveitsi vahelistel liinidel

Poolte argumendid

142 Teises väites leiab Air Canada, et Üldkohus rikkus õigusnormi, kui ta pidas teda vastutavaks ühe ja vältava rikkumise eest osas, milles see rikkumine puudutas EMP-siseseid liine ja liidu ja Šveitsi vahelisi liine, kuigi ta ei teenindanud kunagi või ei saanud selliseid liine seaduslikult teenindada.

143 See väide koosneb sisuliselt neljast osast.

144 Esimeses osas väidab Air Canada, et Üldkohus asendas ekslikult vaidlusaluse otsuse põhjendused enda omadega, kinnitades samas selle otsuse järeldust, et apellant osales ühes ja vältavas rikkumises.

145 Vaidlusaluse otsuse põhjenduses 890 märkis komisjon, et kontaktid, mis puudutasid liine, mida lennuettevõtjad ei olnud kunagi teenindanud või mida nad ei oleks saanud seaduslikult teenindada, võivad samuti osutuda asjakohaseks, et tuvastada ühe ja vältava rikkumise olemasolu. Ta täpsustas selles põhjenduses ka, et tema hinnang tuleneb asjaolust, et ükski ületamatu tõke ei takistanud pooltel osutada lennulastiteenuseid neil liinidel, ning viitas kohtupraktikale, mis tuleneb 20. jaanuari 2016. aasta kohtuotsusest Toshiba Corporation *vs.* komisjon (C-373/14 P, EU:C:2016:26).

146 Ent vaidlustatud kohtuotsuse punktides 366–377 ei lähtunud Üldkohus oma hinnangus mitte viimati nimetatud kohtupraktikast, mis käsitleb seda, et puudub ületamatu tõke, mis välistaks igasuguse potentsiaalse konkurentsi asjaomasel turul, vaid uuest põhjenduskäigust, mida vaidlusaluses otsuses ei olnud ja mille kohaselt ei sõltu ettevõtjale vastutuse omistamine konkurentsivastase tegevuse eest, mis moodustab ühe ja vältava rikkumise, asjaomaste ettevõtjate vahelise konkurentsisuhte olemasolust.

147 Teises osas väidab Air Canada, et kuna Üldkohus tugines kohtupraktikale ja analüüsile, mida vaidlusaluses otsuses ei olnud, rikkus Üldkohus tema kaitseõigusi, kuna talle ei antud võimalust esitada märkusi komisjoni uue seisukoha kohta, mida Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuses järgis.

148 Kolmandas osas, mis puudutab eelkõige vaidlustatud kohtuotsuse punkti 377, heidab Air Canada Üldkohtule ette, et viimane ei esitanud sobivaid ja piisavaid põhjendusi, et põhjendada oma analüüsi, mille kohaselt võis komisjon pidada teda vastutavaks ühe ja vältava rikkumise osade eest liinidel, mida ta ei saanud teenindada. Nii toimides rikkus Üldkohus Euroopa Liidu Kohtu põhikirja artiklit 36, mis käsitleb kohtuotsuste põhjendamise nõuet, ja Euroopa Liidu põhiõiguste harta artiklit 41.

149 Neljandas osas väidab Air Canada, et Üldkohus rikkus igal juhul õigusnormi, kui ta kinnitas üldiselt, et mis tahes ühe ja vältava rikkumise puhul ei ole konkurentsisuhte olemasolu asjakohane, samas kui kohtuotsused, millele Üldkohus viitab vaidlustatud kohtuotsuse punktides 366–376, ei võimalda esiteks nii üldist järeldust põhjendada ja teiseks tehti need kohtuasjades, kus ületamatu tõkke puudumise kriteeriumi ei arutatud.

150 Komisjon vaidleb kõigile neile argumentidele vastu.

Euroopa Kohtu hinnang

151 Olgu meenutatud, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei pea ELTL artikli 101 lõike 1 rikkumine seisnema tingimata üksikus teos, vaid võib seisneda ka mitmes teos või koguni vältavas tegevuses, isegi kui nende tegude või vältava tegevuse üks või mitu osa võivad ka iseenesest ja iseseisvalt kujutada endast selle sätte rikkumist. Seega, kui erinevad tegevused kuuluvad „tervikplaani“ oma identse eesmärgi poolest, mis moonutab konkurentsi siseturul, siis on komisjonil õigus omistada vastutus nende tegevuste eest, lähtudes osalemisest asjaomases rikkumises tervikuna (vt selle kohta 6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 41 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 27. juuni 2024. aasta kohtuotsus Servier jt *vs.* komisjon, C-201/19 P, EU:C:2024:552, punkt 240).

152 Ettevõtja, kes osales oma käitumisega ühes ja vältavas rikkumises, mis vastab mõistetele „kokkulepe“ või „kooskõlastatud tegevus“, millel on konkurentsivastane eesmärk ELTL artikli 101 lõike 1 tähenduses ning mille eesmärk oli aidata kaasa rikkumise toimepanemisele tervikuna, võib olla ühtlasi vastutav sama rikkumise raames teiste ettevõtjate poolt toime pandud tegude eest kogu selle aja jooksul, mil ta selles rikkumises osales (vt selle kohta 6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 42 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 27. juuni 2024. aasta kohtuotsus Servier jt *vs.* komisjon, C-201/19 P, EU:C:2024:552, punkt 241).

153 Selleks et tuvastada ettevõtja osalemine sellise ühe rikkumise toimepanemises, peab komisjon tõendama, et ettevõtja nõustus oma käitumisega panustama kõigi osavõtjate ühistesse eesmärkidesse ja et ta oli teadlik kavandatavast õigusvastasest tegevusest või teiste ettevõtjate

poolt sellise tegevuse elluviimisest samadel eesmärkidel, või et ta võis seda mõistlikult ette näha ja oli valmis seda riski võtma (6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 42 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 1. veebruari 2024. aasta kohtuotsus Scania jt *vs.* komisjon, C-251/22 P, EU:C:2024:103, punkt 95 ja seal viidatud kohtupraktika).

154 Seega võib ettevõtja olla osalenud otse kõigis konkurentsivastastes tegevustes, mis moodustavad ühe ja vältava rikkumise ning millisel juhul on komisjonil õigus võtta ettevõtja vastutusele kogu selle tegevuse eest ja seega kogu nimetatud rikkumise eest. On ka võimalik, et ettevõtja osales otse ainult osas ühe ja vältava rikkumise moodustavatest konkurentsivastastest tegevustest, kuid ta oli teadlik kogu muust kavandatavast õigusvastasest tegevusest või sellise tegevuse elluviimisest teiste kartellis osalejate poolt samadel eesmärkidel, või et ta võis seda mõistlikult ette näha ja oli valmis seda riski võtma. Sellisel juhul on komisjonil õigus ettevõtjale süüks panna rikkumise moodustav kogu konkurentsivastane tegevus ja järelikult rikkumine tervikuna (6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, punkt 43, ning 1. veebruari 2024. aasta kohtuotsus Scania jt *vs.* komisjon, C-251/22 P, EU:C:2024:103, punkt 96 ja seal viidatud kohtupraktika).

155 Käesolevas asjas meenutas Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 371–374 ja 376 sisuliselt käesoleva kohtuotsuse punktides 151–154 viidatud kohtupraktikast tulenevaid asjaolusid, enne kui ta tegi kindlaks põhjused, miks komisjon omistas Air Canadale vastutuse ühe ja vältava rikkumise eest osas, milles see puudutas EMP-siseseid ja liidu ja Šveitsi vahelisi liine, ning analüüsis nende põhjendatust.

156 Selles osas, mis puudutab esimest väiteosa põhjenduste asendamise kohta, tuleb tõdeda, et selleks, et lükata tagasi väide, milles heidetakse komisjonile ette ilmsete hindamisvigade tegemist ja õigusnormi rikkumist Air Canadale vastutuse omistamisel ühe ja vältava rikkumise eest EMP-sisestel liinidel ja liidu ja Šveitsi vahelistel liinidel, ei asendanud Üldkohus komisjoni hinnangut enda omaga.

157 Nimelt märkis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 161 ja 162, et komisjon meenutas vaidlusaluses otsuses, et ettevõtjat võib teatud tingimustel pidada vastutavaks ühe ja vältava rikkumise eest tervikuna, isegi kui ta ei osalenud otseselt kõigis selle moodustavates osades, ning järeldas, et esines üks ja vältav rikkumine, mis hõlmas tegelikult kõiki asjaomaseid liine, leides, et vaidlusaluste kontaktidega sooviti saavutada üks eesmärk, mida vastutavad isikud üldise plaani raames taotlesid.

158 Olles kohtuotsuse punktides 162 ja 164 analüüsinud vaidlusaluse otsuse põhjendusi 869–902 ja artiklit 1, leidis Üldkohus kohtuotsuse punktis 165, et „[Air Canadal] oli lihtne aru saada – ja [ise] kontrollida –, et kuna see vedaja kavatses panustada üldisesse plaani, millega taotleti [selle] otsuse põhjendustes 872–876 kirjeldatud ühist konkurentsivastast eesmärki, ja ta oli (tõendatult või eeldatavalt) teadlik nende teiste süüdistatud vedajate rikkumistest, milles ta otseselt ei osalenud, siis omistas komisjon talle vastutuse ühe ja vältava rikkumise eest, sealhulgas osas, milles see puudutas liidusiseseid liine ja liidu ja Šveitsi vahelisi liine“.

159 Viidates eelkõige nendele punktidele 161 ja 162, märkis Üldkohus kohtuotsuse punktis 378, et „kuna [Air Canada] kavatses panustada üldisesse plaani, millega taotleti […] ühist konkurentsivastast eesmärki, sõltumata asjaolust, kas ta oli potentsiaalne konkurent EMP-sisestel ja liidu ja Šveitsi vahelistel liinidel, ja kuna ta oli (tõendatult või eeldatavalt) teadlik nende teiste

süüdistatud vedajate rikkumistest, milles ta otseselt ei osalenud, siis omistas komisjon talle vastutuse ühe ja vältava rikkumise eest, sealhulgas osas, milles see puudutas EMP-siseseid liine ja liidu ja Šveitsi vahelisi liine“.

160 Üldkohus lisas vaidlustatud kohtuotsuse punktis 379, et vaidlusaluse otsuse põhjendusest 890 ei saa järeldada, et „komisjon kavatses [Air Canadale] omistada vastutuse ühe ja vältava rikkumise eest osas, milles see puudutas EMP-siseseid ja liidu ja Šveitsi vahelisi liine, kuna ta oli neil liinidel potentsiaalne konkurent“, sest „nii selle sõnastusest, eesmärgist kui ka kontekstist, kuhu see põhjendus kuulub, [nähtub,] et see ei puuduta erinevate süüdistatud vedajate vastutust ühe ja vältava rikkumise eest, vaid [selle ühe ja vältava rikkumise] olemasolu“.

161 Selliselt nähtub Üldkohtu järeldustest, et selleks, et omistada Air Canadale vastutus ühe ja vältava rikkumise eest osas, milles see puudutas EMP-siseseid liine ja liidu ja Šveitsi vahelisi liine, ei tuginenud komisjon vaidlusaluses otsuses mitte sellele, et Air Canadal ei olnud asjaomastele turgudele sisenemiseks ületamatut tõket, vaid asjaolule, et see ettevõtja aitas oma tegevusega kaasa kõigi osalejate taotletavate ühiste eesmärkide saavutamisele, ja asjaolule, et ta oli kaudselt teadlik teiste lennuettevõtjate rikkumistest.

162 Sellest tuleneb, et vastupidi Air Canada esimese osa põhjendamiseks esitatud argumentidele ei asendanud Üldkohus komisjoni põhjendusi enda omadega.

163 Mis puudutab täpsemalt Air Canada argumente, mille kohaselt tugines Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktides 366–377 kohtupraktikale ja analüüsile, mida vaidlusaluses otsuses ei olnud, siis tuleb tõdeda, et nendes punktides viidatud kohtupraktikat kas mainiti vaidlusaluse otsuse põhjenduses 867 asuvas 1311. joonealuses märkuses või käsitles Air Canada seda oma repliigis. Nagu on meenutatud käesoleva kohtuotsuse punktis 85, ei saa juhul, kui Üldkohus piirdub poolte esitatud argumentidele vastamisega, asuda seisukohale, et ta asendab Üldkohtus vaidlustatud akti vastuvõtja põhjendused enda omadega.

164 Mis puudutab teist väiteosa, mille kohaselt on rikutud kaitseõigusi, siis piisab, kui märkida, et see põhineb vääral eeldusel, kuna vastupidi Air Canada väidetule ei asendanud Üldkohus põhjendusi, tuginedes uutele argumentidele, mille komisjon esitas menetluse käigus. Järelikult tuleb see väiteosa põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

165 Mis puudutab kolmandat väiteosa, mille kohaselt on tehtud põhjendamisviga, kuna Üldkohus ei esitanud põhjendusi, miks tema kasutatud põhimõtted olid käesoleva juhtumi asjaoludele kohaldatavad, ning need viisid ta järelduseni, et komisjonil oli õigus pidada Air Canadat vastutavaks ühe ja vältava rikkumise eest, sealhulgas osas, mis puudutab liine, mida see lennuettevõtja ei saanud teenindada, siis tuleb tõdeda, et Üldkohus, nagu on juba mainitud käesoleva kohtuotsuse punktis 159, märkis vaidlustatud kohtuotsuse punktis 378, et komisjon tugines Air Canadale vastutuse omistamisel ühe ja vältava rikkumise eest, sealhulgas osas, milles see puudutas neid liine, selle ettevõtja panusele tervikplaani, millel oli ühine konkurentsivastane eesmärk, ja sellele, et Air Canada oli teadlik teiste süüdistatud vedajate rikkumistest.

166 Seega märkis Üldkohus selgelt, et Air Canada vastutus liinide osas, mida viimane ei saanud teenindada, ei tulenenud mitte selle lennuettevõtja otsesest osalemisest rikkumises neil liinidel, vaid tema kaudsest osalemisest rikkumises, kuna ta oli teadlik muust kavandatavast õigusvastasest tegevusest või teiste kõnealuse kartelli osaliste poolt ellu viidud rikkumistest samade eesmärkide saavutamiseks.

167 Seega ei ole Air Canadal alust tugineda põhjendamisveale.

168 Lõpuks, neljanda väiteosa kohaselt rikkus Üldkohus õigusnormi, kui ta leidis käesolevas asjas, et konkurentsisuhte olemasolu ei ole ühe ja vältava rikkumise olemasolu hindamisel asjakohane, ehkki kohtupraktika, mis tuleneb eelkõige 26. jaanuari 2017. aasta kohtuotsusest Duravit jt *vs.* komisjon (C-609/13 P, EU:C:2017:46), ei ole käesolevas asjas kohaldatav, sest nimetatud kohtupraktika piirdub iga juhtumi konkreetsete faktide ja asjaoludega ning seda ei saa kohaldada aksiomaatiliselt ja üldiselt, tuleb tõdeda, et Air Canada ei ole esitanud ühtegi tõendit, mis näitaks, kuidas käesolev kohtuasi erineb selle kohtuotsuse aluseks olnud kohtuasjast, mille punktis 124 leidis Euroopa Kohus, et konkurentsisuhte olemasolu osalevate ettevõtjate vahel ei ole konkurentsivastase tegevuse üheks ja vältavaks rikkumiseks kvalifitseerimise tingimus. Kuna see hinnang ei ole seotud rikkumise raskusastmega, ei saa Air Canada tugineda sellele, et käesolevas asjas kõne all olev üks ja vältav rikkumine on väidetavalt „vähem raske ja väga spekulatiivne“. Samuti ei saa ta tugineda sellele, et viimati nimetatud rikkumise nii esemeline kui geograafiline kohaldamisala on laiem kui selle ühe ja vältava rikkumise oma, mis oli kõne all kohtuasjas, milles tehti nimetatud kohtuotsus.

169 Lisaks, mis puudutab Air Canada väidet, et üksnes ettevõtja „aktiivne panus“ rikkumisse või tõend selle kohta, et ettevõtjal oli rikkumises „oluline roll“, võimaldab tuvastada tema vastutuse tema panuse eest tervikplaani, millel on ühine eesmärk, siis tuleb meenutada, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale piisab ettevõtja keelatud kokkuleppes osalemise piisavaks tõendamiseks sellest, kui komisjon tõendab, et asjaomane ettevõtja osales koosolekutel, mille käigus sõlmiti konkurentsivastaseid kokkuleppeid, olemata neile selgelt vastu. Kui osalemine sellistel koosolekutel on tõendatud, peab see ettevõtja tõendama, et ta osales neil kohtumistel ilma mingisuguse konkurentsivastase tagamõtteta, näidates, et ta oli oma konkurentidele teada andnud, et ta osaleb neil kohtumistel muul eesmärgil kui nemad (1. veebruari 2024. aasta kohtuotsus Scania jt *vs.* komisjon, C-251/22 P, EU:C:2024:103, punkt 99 ja seal viidatud kohtupraktika).

170 Sellest kohtupraktikast tuleneb, et kui komisjon tõendab, et asjaomane ettevõtja osales koosolekutel, mille käigus konkurentsivastased kokkulepped sõlmiti, olemata neile selgelt vastu, ei pea see institutsioon lisaks tõendama, et ettevõtja kavatses rikkumises osaleda, vaid ettevõtja peab esitama tõendid selle kohta, et ta teatas, et ta ei loe end nende kokkulepetega seotuks, ja eelkõige kokkulepete geograafilise ulatuse kohta (1. veebruari 2024. aasta kohtuotsus Scania jt *vs.* komisjon, C-251/22 P, EU:C:2024:103, punkt 101).

171 Käesoleval juhul märkis Üldkohus vaidlustatud kohtuotsuse punktis 382, et mis puudutab konkurentsivastast tegevust EMP-sisestel ja liidu ja Šveitsi vahelistel liinidel, milles Air Canada otseselt ei osalenud, siis ei vaielnud ta Üldkohtule esitatud kolmandas väites vastu sellele, et ta oli sellest vajalikul määral teadlik.

172 Ta lisas kohtuotsuse punktis 384, et vaidlusalusest otsusest nähtub, et Air Canada soovis oma tegevusega panustada ühe konkurentsivastase eesmärgi saavutamisse, mis seisnes süüdistatud vedajate vahelise konkurentsi piiramises lisatasude osas vähemalt liidus, EMPs ja Šveitsis, sest Air Canada „mitte ainult ei julgustanud ühe ja vältava rikkumise jätkamist ning kahjustas selle avastamist sellega, et ta ei teatanud avalikult, et ta ei loe end seotuks nende kontaktide sisuga, mis puudutasid EMP-siseseid ja liidu ja Šveitsi vahelisi liine ja kus ta osales, ega teatanud nendest kontaktidest pädevatele ametiasutustele; vaid kooskõlastades lisatasusid ja keeldumist vahendustasusid maksmast EMP ja kolmandate riikide vahelistel liinidel, aitas ta ühtlasi kaasa selle

tagamisele, et ekspediitorid ei saa lisatasude maksmisest kõrvale hoida EMP-sisestel ja liidu ja Šveitsi vahelistel liinidel, kasutades alternatiivseid liine eelkõige Kanada kaudu, ja seejärel ühiste konkurentsivastaste eesmärkide saavutamisele“.

173 Olles seega tuvastanud, et Air Canadale ühe ja vältava rikkumise süükspanemise tingimused olid täidetud, järeldas Üldkohus sellest õigusnormi rikkumata, et komisjon võis põhjendatult pidada Air Canadat vastutavaks ühe ja vältava rikkumise eest osas, milles see puudutas EMP-siseseid ja liidu ja Šveitsi vahelisi liine, sõltumata sellest, kas Air Canada oli nendel liinidel potentsiaalne konkurent.

174 Neljas väiteosa ei ole seega põhjendatud.

175 Seetõttu tuleb väide põhjendamatuse tõttu tagasi.

176 Kuna ühegi väitega, mille Air Canada poolt oma apellatsioonkaebuse põhjendamiseks esitas, ei saa nõustuda, tuleb apellatsioonkaebus tervikuna rahuldamata jätta.

Kohtukulud

177 Euroopa Kohtu kodukorra artikli 184 lõike 2 kohaselt otsustab Euroopa Kohus kohtukulude jaotamise, kui apellatsioonkaebus on põhjendamatu.

178 Vastavalt kodukorra artikli 138 lõikele 1, mis on kodukorra artikli 184 lõike 1 kohaselt kohaldatav ka apellatsioonimenetlustele, on kohtuvaidluse kaotanud pool kohustatud hüvitama kohtukulud, kui vastaspool on seda nõudnud.

179 Kuna komisjon on kohtukulude hüvitamist nõudnud ja Air Canada on kohtuvaidluse kaotanud, tuleb Air Canada kohtukulud jätta tema enda kanda ja mõista temalt välja komisjoni kohtukulud.

Esitatud põhjendustest lähtudes Euroopa Kohus (viies koda) otsustab:

1. Jätta apellatsioonkaebus rahuldamata.

2. Mõista kohtukulud välja Air Canadalt.

Allkirjad